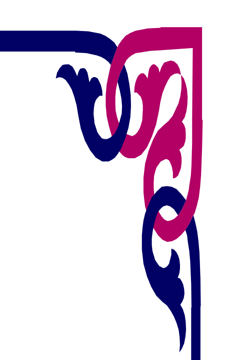
جامعة مولود معمري - تيزي وزو
كليّة الحقوق



المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع
دراسة مقارنة بين
(التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978)

مذكّرة لنيل درجة الماجستير في القانون
فرع " قانون المسؤولية المهنية"

تحت إشـــراف الأستاذ:
د/ كتو محمد الشريف

إعــداد الطالب:
خلفي أمين

لجنة المناقشة:

الأستاذ الدكتور: معاشو عمار، أستاذ، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.........................رئيساً

الأستاذ الدكتور: كتو محمد الشريف، أستاذ محاضر(أ)، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو..مشرفاً ومقررًا

الأستاذة الدكتورة: يسعد حورية، أستاذة محاضرة (ب)، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو....... ممتحنة

تاريخ المناقشة:2009/07/04.

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿....وما توفيقي إلّا بالله عليه توكلت وإليه أنيب﴾

(سورة هود الآية .88.)

ويقول العماد الأصفهاني:

" لا يكتب إنسان كتاباً في يوم إلا وقال في غده: " لو غُير هذا لكان أحسن، ولو زيد كذا لكان يُستحسن، ولو قُدم هذا لكان أفضل، ولو ترك هذا لكان أجمل، وهذا من أعظم العبر، ودليل على استيلاء النقص على جملة البشر ".

وقد عشنا في كتابة هذا البحث معنى هذه العبارة، إذ غيرنا الكثير، وحذفنا... وزدنا، حتى استقر على هذا النحو الذي نرجو أن يكون مقبولا للمناقشة من اللجنة الموقرة.

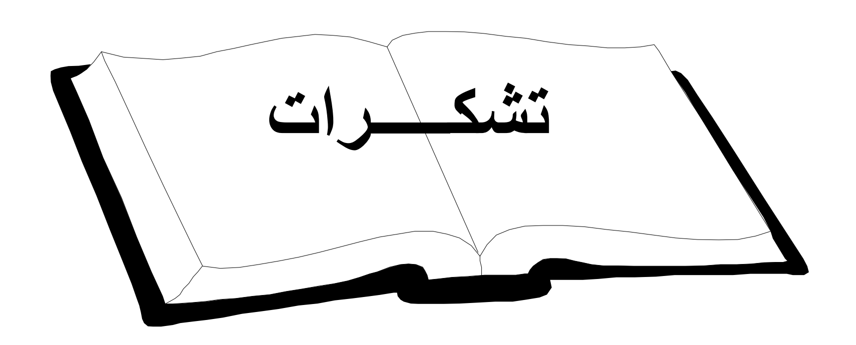
إهــداء

إلى

الوالدين الكريمين أطال الله في عمرهما،

والى كافة أفراد أسرتي

✍ أمين



إلى

الأستاذ المشرف الدكتور كتو محمد الشريف، عرفانا وشكرا على توجيهاته القيمة وتثمينا على عطائه من معلومات، وكذا إلى الأستاذ الدكتور بوتوشنت عبد النور على مساعدته لي بمعلومات قيمة.

الى الزميل فريحة كمال على تشجيعه لي من بعيد و من قريب.

جزاهم الله خيراً.

أمين

قائمة المختصرات

أولاً – باللغة العربية:

إ	: إتفاقية
ت	: تقنين
ت.ب	: تقنين البحري
ج.ر	: الجريدة الرسمية
د.ت.ن	: دون تاريخ النشر
د.و.أ.ت	: ديوان الوطني للأشغال التربوية.
د.م.ج	: ديوان المطبوعات الجامعية
ص	: صفحة
ص ص.	: من الصفحة... إلى الصفحة

ثانياَ – باللغة الفرنسية:

Art	: **A**rticle
B.T	: **B**ullettin des **T**ransports
B.T.L	: **B**ullettin des **T**ransports et de la **L**ogistique
C.App	: **C**our d'**A**ppel
C.Cass	: **C**our de **C**assation
C.M	: **C**ode **M**aritime
Ch.Civ	: **C**hambre **C**ivile
D.M.F	: **D**roit **M**aritime **F**rançais
E.T.L	: **E**uropéan **T**ransport **L**aw
N	: **N**uméro

O.M.I	: **O**rganisation **M**aritime **I**nternationale
O.P.U	: **O**ffice des **P**ublications **U**niversitaires
OP.CIT	: Opere citato(référence président cité).
P	: **P**age
PP.	: de la **P**age…à la **P**age…
R.F.D.A	: **R**evue **F**rançaise de **D**roit **A**érien
R.T.D.C.E	: **R**evue **T**rimestrielle de **D**roit **C**ommercial et de **D**roit **E**conomique.
P.U.F	: **P**resses **U**niversitaires de **F**rance.
SCAPEL	: **R**evue de Droit Commercial Maritime et Fiscale
SOLAS	: **S**afety **O**f **L**ife **A**t **S**ea (convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer
Trb.Com	: **T**ribunal de **C**ommerce

مقدمة:

ظل الإنسان مستقراً يمارس نشاطه في البر، وإن نزل البحر فينزل ليعبره، فالنقل البحري معروف منذ القدم، وهو راجع لعلاقة الإنسان بالبحر، والتي تمتد لقرون مضت، كما أن لهذا النوع من النقل علاقة بالتجارة التي تقوم أساسا على تبادل السلع والمنتوجات بين الأشخاص، سواء كانوا في دولة واحدة أو دول مختلفة، خاصة مع بداية القرن التاسع عشر، وبروز الثورة الصناعية، إذ أصبحت السلع متعددة ومتنوعة، ولم يعد محل النقل المواد الأولية أو السلع التي تشحن صبا – في عنابر السفينة أو مخازنها – بل كثرة السلع إلى مصنعة ونصف المصنعة.

تكمن أهمية النقل البحري في الآثار التي تحدثها الاستثمارات الحرة على مجمل الاقتصاد الوطني، أصبح يشغل مكانة هامة في التجارة الدولية، إذ تتميز الملاحة البحرية بأكثر من 80% من المبادلات التجارية في العالم. [1]

في الجزائر، فقد عرف هذا القطاع تطوراً سريعاً باعتبارها دولة مطلة على حوض البحر الأبيض المتوسط، على شريط طوله 1200 كلم، إذ جعل اقتصادها وتجارتها الخارجية ترتكزان أساسا على الأسطول البحري الذي لم يصل بعد إلى نقل عشرين بالمئة (20%) من تجارة الجزائر الخارجية، إلا أن المشرع الجزائري عند تنظيم قواعد النقل البحري بسنه لمجموعة من النصوص القانونية بموجب التقنين البحري[2] الذي يخدم مصالح الناقلين تناسى أن الجزائر دولة شاحنة شأنها شأن الدول النامية، خاصة وأن الناقل في عقد النقل البحري يعد الطرف الاقتصادي الأقوى، ويصعب على أي شاحن مواجهة الشروط التي يمليها له في وثيقة الشحن.

---

1 - **ABDENNOUR BOUTOUCHENT**, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et les transports maritimes, Thèse pour l’obtention du grade de docteur en droit international, Groupe des disciplines droit public, Université de Montpellier I, Faculté de droit et des sciences économiques, 1991, p 02.

2 - أمر رقم 76–80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29، الصادرة بتاريخ 1977/04/10، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98–05، المؤرخ في 1998/06/25، ج ر عدد 47، الصادرة بتاريخ 1998/06/27.

لذلك كان من الضروري تعديل اتفاقية بروكسل لعام 1924[1] ببروتوكول 1968[2]، إلا أنها عجزت – هذه الأخيرة – في إقامة التوازن بين مصالح الدول الناقلة والدول الشاحنة، بالإضافة إلى التطور التكنولوجي في مجال النقل البحري الذي يقضي إعادة النظر في العلاقات القانونية بين أطراف عقد النقل.

إذ وجدت الدول النامية نفسها منظمة إلى اتفاقية بروكسل وبروتوكولها، دون أن يكون لها الخيار في ذلك، وإنما فرضت عليها بشكل تلقائيذ من طرف الدول المستعمرة، مما أدى بذلك إلى قيام موجة من الاحتجاجات من طرف هذه الدول ضد القواعد التي تضمنتها هاتان الاتفاقيتان أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة التي بدورها أصدرت قرارا بتكليف لجنة قانون التجارة الدولية بمراجعة كافة القواعد القانونية التي تسري على التجارة الدولية، إذ أوصت لإنعقاد مؤتمر دبلوماسي لمناقشة المشروع، وإقراره في شكل اتفاقية دولية تحت إشرافها، وهو الأمر الذي تحقق في مدينـــة "هامبورغ " الألمانية، وحضر المؤتمر 78 دولة – ممثلين من الدول الشاحنة والناقلة – من بينها الجزائر، وكذا المنظمات الدولية، أين درس المؤتمر كل ما يتعلق بأحكام مسؤولية الناقل البحري وعلاقاته بالشاحن.

إنتهى الأمر بإبرام اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر عام 1978، ويطلق عليها بـــ " اتفاقية هامبورغ "، إذ أنه يكفي أن تصادق 20 دولة لتدخل حيز النفاذ، وقد تم هذا النصاب بتصديق زامبيا، ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ على الدول التي صادقت أو انضمت إليها بتاريخ 01 نوفمبر 1992، و تعد ألبانيا آخر بلد إنضمت إليها في جويلة 2006، وبالتالي أصبح العدد الإجمالي للدول المنضمة والمصادقة عليها إثنين وثلاثين(32) دولة.[3]

---

[1] – لاتفاقية الدولية من أجل توحيد بعض القواعد المتعلقة بسند الشحن، والموقعة ببروكسل بتاريخ 25 أغسطس 1924 (قواعد لاهاي).

[2] – بروتوكول تعديل اتفاقية بروكسل الموقعة بتاريخ 23 فيفري 1968 (قواعد فيزبي).

[3] - **JEAN-CHARLES VINCENT,** Responsabilité et obligations du chargeur en contener, Mémoire de MASTER II de droit maritime et des transports, Université de droit, d'économie et des sciences, D'Aix-Marseille , 2006-2007, p 16.

حاولت إتفاقية هامبورغ إنقاذ مصالح الدول الشاحنة من قبضة الدول الناقلة، سواءً فيما يتعلق بموضوع التزامات الناقل البحري، والتعويض القانوني (المسؤولية المحدودة) وكذا فيما يتعلق بإجراءات رفع الدعوى، لكن فشلت الاتفاقية في حماية الشاحن – مقارنة بالتقنين البحري– في الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري، وكذا في كيفية دفع المسؤولية.

وللإلمام بموضوع المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في إطار دارسة مقارنة بين التقنين البحري الجزائري، وإتفاقية هامبورغ، نطرح الإشكال التالي:

ما مدى التجانس بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ في نطاق المسؤولية المدنية ؟

وللإجابة عن الإشكالية، إرتأينا أن نعالجها في فصلين أساسين:

الفصل الأول: إلتزامات الناقل البحري للبضائع والنظام القانوني للمسؤولية.

الفصل الثاني: أثار مسؤولية الناقل البحري ودفعها.

الفصل الأول

التزامات الناقل البحري للبضائع والنظام القانوني للمسؤولية

يبدأ عقد النقل البحري بالنسبة للناقل بوضع البضاعة والوثائق المتعلقة بها وبالسفينة بين يديه، وينتهي بتسليمها للمرسل إليه الشرعي، وبالتالي ترفع عليه المسؤولية .

بين هاتين المرحلتين الأساسيتين تتداخل العديد من العمليات من رص ونقل وعناية وتفريغ للبضائع، والتي تعتبر من التزامات الناقل البحري للبضائع (**المبحث الأول**).

بالمقابل يترتب على الإخلال بإحدى الالتزامات قيام مسؤوليته، لكن بأساس مختلف – سواء في التقنين البحري أو في اتفاقية هامبورغ – وبنطاق محدد سواء من حيث حالات قيام المسؤولية وطبيعة الناقل والنقل من جهة، أو من حيث فترة سريان أحكام مسؤولية الناقل البحري، ومكانية سريان قواعدها عليه من جهة أخرى(**المبحث الثاني**).

المبحث الأول

إلتزامات الناقل البحري للبضائع

يلتزم الناقل البحري بموجب عقد النقل البحري للبضائع بالتزامات لصالح الشاحن أو المرسل إليه – حسب الحالة – سواء كانت قبل الرحلة(المطلب الأول)، أو أثناء وبعد الرحلة (المطلب الثاني).

المطلب الأول

إلتزامات الناقل البحري قبل الرحلة

تتعلق هذه الالتزامات بالمرحلة التمهيدية لتنفيذ عقد النقل البحري، سواء تجاه السفينة (الفرع الأول) أو تجاه البضاعة (الفرع الثاني).

الفرع الأول

إلتزامات الناقل البحري تجاه السفينة

يتعين على الناقل البحري للبضائع قبل أية رحلة بحرية التأكد من هوية الأداة التي تقوم بتنفيذ عقد النقل – أي تقديم السفينة المتفق عليها – أولاً، وثانيا التأكد من صلاحية السفينة للملاحة.

أولاً: تقديم السفينة المتفق عليها:

يجب في هذه الحالة أن نقف على طبيعة العقد، إن تعلق الأمر بعقد إيجار سفينة لمدة معينة أو لسفرة أو تعلق الأمر بعقد نقل بحري.

(1)- حالة تعلق الأمر بعقد إيجار سفينة:

سواء لمدة معينة أو لسفرة معينة أو لعدة سفرات، فإن المؤجر يلتزم بتقديم السفينة المتفق عليها، ولا يجوز له أن يبدل بها غيرها، ما لم تهلك أو تصبح غير صالحة للملاحة بسبب قوة قاهرة طرأت بعد السفر.

(2)- حالة تعلق الأمر بعقد نقل بحري:

لا يعد تعيين السفينة في العقد عنصراً جوهرياً، ولا شرطاً في العقد، بل أن سندات الشحن كثيرا ما تتضمن شرط يجيز للناقل تقديم سفينة أخرى بدلا من المتفق عليها، وقد لا تعين السفينة في العقد. [1]

الواقع أن الشاحن الذي يتعامل مع شركة ملاحية لا يهتم بوجه عام بالسفينة التي تنقل عليها البضاعة، وكل ما يهمه هو أن تنقل البضاعة على سفينة صالحة للملاحة.

ثانيا: تقديم سفينة صالحة للملاحة:

يقصد بصلاحية السفينة للملاحة أن تكون عند الرحيل سليمة، قوية وتحتمل في الظروف العادية الملاحة المطلوبة منها، وأن تزود بكل الوسائل والأجهزة اللازمة لحفظ البضاعة، وبالمهمات والرجال والمؤون والوقود بما يتفق والرحلة المتعاقد عليها.[2] وكذا

[1] - **مصطفى كمال طه**، أساسيات القانون البحري، دارسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 223.

[2] - **أحمد محمود حسني**، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، د.ت.ن، ص 115.

إعداد العنابر والغرف الباردة، وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع[1]، وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع فيها، وبحالة جيدة لإستقبالها ونقلها وحفظها. [2]

الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة لا يعني ألا تضعف إلا أمام الخطر غير عادي، وإنما المقصود أن تكون ممتازة على درجة من الكفاءة يقتضيها مجهز حريص ومنتبه، وبالنظر إلى كافة الظروف المحتملة.

(1)- شروط صلاحية السفينة للملاحة:

نصت المادة 770/(ج) على شروط الصلاحية [3] وتتمثل في:

(أ)- أن يكون بدن السفينة سليماً، أي قويا يحتمل الملاحة.

(ب)- أن تكون السفينة مزودة بوسائل الدفع، والقوى المحركة اللازمة والكافية بالنظر إلى حجمها وحمولتها.

(ج)- أن يكون بالسفينة المعدات والأجهزة التي جرى العرف على الاستعانة بها في نفس نوع الملاحة، كالبوصلة والخرائط والمراسي والمضخات.

---

1 - **إيليا صفا**، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، 1993، ص 159.

= **طلال الشواربي**، المعاملات والقانون للسفن التجارية، الطبعة الثانية، الشهابي للطباعة والنشر، بيروت، 1996، ص 209.

2 - **حمدي الغنيمي**، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، د.م.ج.، الجزائر، 1988، ص 90.

مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995، ص 263.

- **DIDIER PICON**, L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises, Mémoire de MASTER II de droit maritime et des transports, Université de droit et des sciences politiques, D'Aix-Marseille III 2005, p 10

3 - تنص المادة 770/ج ت.ب على ما يلي:

" **يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يلي:....**

ج- تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها ".

(د)- أن يكون بالسفينة الوقود الكافي منذ بداية الرحلة على الأقل حتى وصولها إلى أول ميناء يسمح لها بالرسو عنده.

يقيم الناقل الدليل على أنه وفى بالتزاماته بإثباته بذل العناية الكافية والتي تفرضها القوانين وكذا طبيعة النقل، وإن عجز، فعليه أن يسعى لإثبات المجهودات التي بذلها لتحقيق النتيجة المطلوبة.وإثبات توافر صلاحية السفينة للملاحة يجري عادة بتقديم الناقل شهادة تثبت ذلك، والتي تكون سارية المفعول إلى غاية وقوع الحادث من شأنه أن يغير حالة السفينة.

(2)- نطاق صلاحية السفينة للملاحة:

لا تشمل صلاحية السفينة للملاحة الناحية التقنية فقط، بل تشمل كذلك الناحية الإدارية.

فعلى كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية أن تحمل على متنها شهادات الملاحة اللازمة [1] المسلمة من قبل السلطات الإدارية البحرية، والمتمثلة في: شهادة الجنسية، دفتر البحارة، رخصة أو بطاقة المرور. [2]

تفرض الدولة رقابة صارمة على توافر هذه الشروط والأوصاف على نحو دائم [3] ، والغالب أن السفينة المعينة في عقد النقل تعيينها ليس نهائي، لأن للمجهز الحق في إحلال سفينة أخرى محلها من نفس المواصفات قادرة على إتمام عملية النقل بدون تأخير [4] ، أي أن تعيينها بموجب سند الشحن ليس ضروريا لأن الغاية من مثل هذه العقود هو معرفة تاريخ وصول البضاعة، بالإضافة إلى ورود بند بالسند يمنح للناقل إمكانية إجراء النقل بواسطة سفينة أخرى[5] ، هذا ما نصت عليه المادة 771 من ت.ب[6] . أما إ.هامبورغ فلم

---

1 - **DIDIER PICON**, op.cit., p 12.

2 - المادة 189 ت.ب.

3 - **علي البارودي وهاني دويدار**، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، د.ت.ن، ص 242.
هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 253.

4 - **AMAR ZAHI**, Droit des transports, Tom I, OPU, Alger, 1991, p 98.

5 - **وهيب الأسبر**، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، 2006، ص 191.

6 - تنص المادة 771 ت.ب على ما يلي:

تنص بشكل صريح على مثل هذا الالتزام، ولكن يفهم من خلال دراستنا للنصوص الخاصة بمسؤولية الناقل أن الناقل البحري ملزما بها، إذ يجب عليه بذل كل ما في وسعه لتوفير سفينة صالحة للملاحة توفر أمن وسلامة الرحلة البحرية والبضائع المنقولة.

الفرع الثاني

إلتزامات الناقل البحري تجاه البضاعة

يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه بهدف شحنها ورصها في السفينة.

أولا: استلام البضاعة:

يتكفل الناقل بالبضاعة بمجرد استلامها[1]، وهي من أهم الخطوات في تنفيذ العقد، إذ نتعرض أولا إلى المقصود باستلام البضاعة ثم إلى مكان وزمان الاستلام، وأخيرا إلى تحفظات الناقل البحري عن استلامه للبضاعة.

(1)- تعريف استلام البضاعة:

يمكن تعريف " استلام البضاعة " بذلك العمل المادي والقانوني الذي بموجبه يأخذ الناقل حيازة فعلية للبضاعة لغرض النقل[2]، وبمجرد إستلامها تنتقل المخاطر على عاتق الناقل[3].

" يحق للناقل الاختيار بين تبديل السفينة بسفينة أخرى بنفس صنف السفينة المعينة، وصالحة للقيام بالنقل المتفق علي بدون تأخير ".

1- **BEN AZIZA BOUKEFRIM**,La responsabilité du transporteur maritime de marchandises en droit Tunisien, Mémoire de DESS de droit maritime et des transports, Université de droit, d'économie et des sciences, D'Aix-Marseille III, 2001, p 28.

2 – **DIDIER PICON**, op.cit., p21.

3 – **MARTIME REMOND GOUILLOUD,** Droit maritime, 02ème édition, A.Pedone, Paris, 1993, p 343.

(2) مكان استلام البضاعة:

يتـــم أصلا استلام الناقل للبضاعة في ميناء الشحن، ويمكـــن الاتفاق على أن يتم ذلك خارج حدود الميناء، كالاتفاق على تسلمها في مخازن الشاحن أو مخازن الناقل أو في مقره.[1] وفي هذه الحالة يتعين على الناقل البحري القيام بما هو لازم لنقل البضائع إلى رصيف الميناء تمهيدا لشحنها في السفينة، وبالتالي يدخل هذا النقل في إطار النقل البحري من حيث تطبيق أحكام مسؤولية الناقل البحري. لذلك ينذر الاتفاق على استلام الناقل للبضائع خارج الميناء [2]، خاصة وأن الأمر قد يقتضي إتخاذ بعض الإجراءات الإدارية والجمركية التي يعزف الناقل البحري على تحمل تبعاتها. [3]

(3)- ميعاد استلام البضاعة:

يتسلم الناقل البضاعة في المواعيد المتفق عليها، إلا أنه يجوز أن يتسلمها بعد شحنها، ويعني ذلك أن الشاحن هو الذي يتولى عملية الشحن، وبالتالي لا يتحمل الناقل شيئا من الأضرار التي قد تحدث للبضائع حتى إتمام الشحن.

وقد يحدث استلام فعلي للبضائع من قبل الناقل، إلا أنه يشترط على أن ذلك الإستلام إنما هو على سبيل الوديعة لحين شحنها، ففي هذه الحالة تسري على هذه البضائع خلال الفترة ما بين تسلم البضاعة والشحن أحكام عقد الوديعة.

يختلف ميعاد استلام من التقنين البحري واتفاقية هامبورغ إلى الموانئ الجزائرية.

(أ)- ميعاد استلام البضاعة في التقنين البحري:

طبقا للمادة 1/739 من ت.ب، فإنه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه، فيكون الناقل بذلك قد تسلم البضاعة من وقت وضعها تحت تصرفه أو تصرف

---

[1] – **علي البارودي وهاني دويدار**، المرجع السابق، ص 243.

[2] – **المرجع نفسه**، ص 243.

[3] – **هاني دويدار**، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 255.

ممثله القانوني، وكان في إستطاعته أن يمارس حقه بنفسه – أو عن طريق ممثله – في فحص البضاعة، والتأكد من مطابقتها لبيانات سند الشحن.

يرى الأستاذ " **عمر الزاهي**" أن الإعتماد على ما جاء في نص المادة 1/739 من ت.ب، يزيد من توسيع نطاق مسؤولية الناقل البحري بصدد تسلم البضاعة باعتباره متكفلا بها منذ لحظة قبوله نقل البضاعة، وعزمه على تأمين نقلها وتغيير مكانها حسب الاتفاق [1] .

عند إستلام الناقل البضاعة، يتعين عليه إصدار سند الشحن بناء على طلب الشاحن بذلك[2]، ويجوز للناقل أن يسلم للشاحن إيصالا بتسلم البضاعة قبل شحنها، ويستبدل سند الشحن بهذا الإيصال بناء على طلب الشاحن بعد وضع البضاعة على السفينة، وللشاحن أن يطلب من الناقل – أو ممن ينوب عنه – وضع بيان على سند الشحن يفيد حصول الشحن فعلا على السفينة، مع بيان تاريخ الشحن. فإذا اقتنع الشاحن بالإيصال، اعتبر هذا الإيصال دليلا على تسلم الناقل البضاعة بالحالة المبينة بالإيصال ما لم يثبت غير ذلك.

ومتى أخذت البضاعة في عهدة الناقل أو وكيله المفوض ولم تسلم للمرسل إليه فإنه تخضع حتما لعقد النقل، خاصة لقواعد المسؤولية القانونية، فليس هناك تفرقة ما إذا كان الضرر قد وقع على الرصيف أو في البحر[3].

(ب)– ميعاد استلام البضاعة في اتفاقية هامبورغ:

ربطت اتفاقية هامبورغ لحظة تسلم الناقل للبضاعة بحيازتها لها، بمعنى أن هذه اللحظة – لحظة التسلم للبضاعة – تقع بمجرد وضع البضاعة تحت تصرف الناقل أو وكلائه[4].

---

1 – **AMAR ZAHI**, op.cit., pp. 96-98.

2 - **RENE RODIERE**, Droit maritime, 09ème édition, Précis Dalloz, Paris, 1982, p 330.

3 – **علي جمال الدين عوض**، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996، ص 490.

4 – **هاشم رمضان الجزائري**، " متى يعتبر الناقل البحري قد تسلم البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع "، مجلة الحقوق، الطبعة الثانية، العدد الأول، مجلس النشر العلمي بجامعة الكويت، 1997، ص 134.

هذا ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 4 من الاتفاقية، إذ جعلت الناقل مسؤولا عن البضائع طالما هي في حراسته، والتي تعتبر كذلك منذ إستلامها من الشاحن [1].

(ج)- ميعاد استلام البضاعة في الموانئ الجزائرية:

تعد وثيقة الوضع على الرصيف (Bon de mise à quai) والمؤشر عليها بـــ (Bon à embarquer) والتي تُسلم من طرف الوكيل البحري (ممثل الناقل) - الموقعة من قبل الشاحن- الدليل على استقبال البضاعة من طرف الناقل[2]، إلا أنها لا تزال دائما تحت مسؤولية الشاحن، وهذا الأخير لا يملك حيازتها، وهذا التناقض يدفعنا للتساؤل عن الوضع القانوني للبضاعة خلال هذه الفترة. [3]

(4)- تحفظات الناقل البحري:

تعتبر لحظة تسلم الناقل للبضاعة الأكثر مناسبة لإجراء الرقابة على حالة وحجم البضاعة، وبالتالي مدى قيام الناقل بتحفظات عنها.

سنتطرق في هذه النقطة إلى المقصود بالتحفظات، ثم إلى شروط صحة التحفظات وحالاته وأخيرا إلى آثاره.

(أ)- تعريف التحفظات:

تعرض التقنين البحري واتفاقية هامبورغ في المادتان 755 و 2/16 إلى مسألة التحفظات، لكن دون أن يقدما تعريفا له. إلا أن يمكن تعريفه بـــ :

---

1 - **INNOCENT FETZE KAMDEM**, La responsabilité du transporteur maritime de marchandises au niveau international,Mémoire pour l'obtention du grade de maître en droit(LLM),Faculté de droit, Université Laval, Québec, 1999, p 60.

2 - هذا لا يعني أن الناقل أبرم عقد الحراسة أو الإيداع أو الحفاظ على البضاعة من الضرر، لأن شروط هذه الوثيقة تفيد بأن الناقل تسلم البضاعة فقط، بل يبقى في انتظار إمكانية الشحن مع تحمل الشاحن للمخاطر.

3 - **MOHAMED CHAIB**, Opérations du commerce extérieur à l'export, cas du Port d'Alger, Périodique d'information du Port d'Alger, n°44, Alger, Janvier 2002, p 60.

تصرف قانوني إنفرادي صادر من جانب الناقل، يعبر فيه عن الكمية الحقيقية والعلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضاعة كما سلمت له من طرف الشاحن، بهدف نقل عبء الإثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن على عاتق الشاحن أو المرسل إليه.

(ب)- شروط صحة التحفظات:

حتى يرتب التحفظ آثاره القانونية لصالح واضعه (الناقل)، لابد أن يستوفي شروطاً وهي:

1/ يجب أن يكون سند الشحن صحيحاً، أي استوفى البيانات القانونية.

2/ يجب أن يكون التحفظ مؤرخاً ويحمل توقيع الحامل[1]، وأن يكون كذلك محدداً ومسبباً، وذلك ببطلان جميع التحفظات العامة والتحفظات المطبوعة التي تحمل عبارات التجهيل[2]، ولقد حارب القضاء الفرنسي مثل هذه التحفظات لكونها تفتقر إلى التسبيب والتحديد[3].

يشترط أيضا توفر العلاقة السببية بين الضرر اللاحق بالبضاعة والتحفظ الذي وضع على السند[4].

3/ يجب أن توضع على الأقل التحفظات في وثيقة الشحن، حتى يمكن الاحتجاج بها في مواجهة المرسل إليه ، وإذا ما حصل وقام الناقل بإرسالها إلى الشاحن في رسالة منفصلة

---

1 – **RENE RODIERE**, Droit maritime, op.cit., p 333.

2 – **ALBERT BOYET**, Transports maritimes, transport de marchandises par mer, transport sous connaissement, Juris-Classeur de droit Commercial, Paris, 1970, p 10.

MARTIME REMOND GOUILLOUD, op.cit., p 352.

3 – C.cass, 19/06/1980, DMF 1981, p 259.

4 – **زهرة ناجي**، سند الشحن البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2000–2001، ص 55.

عن السند، في هذه الحالة لا يمكن الاحتجاج بالتحفظات إلا في العلاقة بين الناقل والشاحن فقط.

لا يمكن الاحتجاج بها على المرسل إليه لكونه غير عالم بها، وذلك تطبيقا لنظرية الآثار النسبية للعقد، حيث أن العقد لا ينتج آثاره إلا في العلاقة بين الطرفين المتعاقدين فقط.[1]

(ج)- حالات التحفظ:

ليس للناقل حق التحفظ على بيانات السند ما لم تتوفر له دواع جدية للشك في البيانات الخاصة بالبضاعة أو الوسائل العادية للتدقيق في محتويات الشحنة.

فالناقل إذن مقيد بحالتين فقط يرخص له فيها التحفظ في سند الشحن:

الحالة الأولى: توفر أسباب جدية لدى الناقل للشك في صحة البيانات المتعلقة بالبضاعة: [2]

لم يعط القانون والفقه والقضاء معياراً دقيقا يمكن القياس عليه مستقبلا في القضايا الخاصة بالنقل البحري لمعرفة جدية الأسباب للشك في البيانات المتعلقة بالبضاعة، لكن كل ما استطاع الفقه فعله هو إعطاء أمثلة عن الدواعي الجدية، ونذكر منها المثال التالي:

– طرد من القارورات المصرح به أنه في حالة جيدة، يبعث بصوت يدل على زجاج مكسر وسائل يخرج منه، في هذه الحالة له أحسن الأسباب للشك بأن محتوى الغلاف في هلاك وتحفظه قانوني.[3]

الحالة الثانية: إذا لم يكن لدى الناقل الوسائل العادية للتأكد من صحة البيانات المتعلقة بالبضاعة أو لإجراء فحص للبضاعة: [1]

---

1 – **زهرة ناجي**، المرجع السابق، ص 53.

2 – **RENE RODIERE**, Droit maritime, op.cit., p 333.

3 – **MARTIME REMOND GOUILLOUD,** op.cit., p 351.

مادام أن ورود تحفظات بسند الشحن تضعف من القيمة الائتمانية، ولتفادي هذا الآثر لجأ الشاحنون إلى إبتكار وسيلة يتهربون بها من السندات غير النظيفة، وذلك بأن يعطي الشاحن تعهداً للناقل يعرف بـــ " خطاب الضمان " مقابل حصوله على سند شحن نظيف[2]، خال من التحفظات[3]. وبالنظر إلى ما ينطوي عليه الخطاب من غش وضرر قد يلحق بالغير[4]، فقد جرى العمل على ألا يرتب أثر اتجاه الغير، وهو ما أكدته المادة 757 ت.ب.

(د)–آثار التحفظ:

متى استوفت التحفظات شروطها السابقة، رتبت آثار قانونية هامة، إذ أن الرأي الراجح فقها يرى بأن التحفظات وسيلة لقلب عبء الإثبات من الناقل إلى الشاحـــن أو حتى إلى المرسل إليه، وذلك دون أن تعدم القوة الثبوتية لسند الشحن[5]، فعلى من يدعي صحة البيانات المتحفظ بشأنها أن يثبت ذلك، سواء كان الشاحن أو المرسل إليه (الحامل لسند الشحن).

---

1 – في حين المشرع الفرنسي استعمل عبارة " n'a pas les moyens suffisants " أي عندما لا تكون لديه الوسائل الكافية.

Voir : **MARTIME REMOND GOUILLOUD,** op.cit., pp.351-352.

في تقديري أن استعمال عبارة " غير كافية " أدق من عبارة " العادية "، لأنه يفترض على الناقل أن يملك الوسائل المعقولة والعادية لإجراء فحص البضائع في إطار النشاط العادي.

RENE RODIERE et EMMANUEL DU PONTAVICE, Droit maritime, 12ème édition, Dalloz, Paris, 1997, p 316.

2 – **MARTIME REMAND GOUILLAUD,** op.cit., p 353.

RENE RODIERE et EMMANUEL DU PONTAVICE, op.cit., p 320.

3 - **أحمد محمود حسني،** النقل الدولي البحري للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989، ص 154.

DIDIER PICON, op.cit., p 41.

4 – **ANTOINE VILLARD**, Droit maritime, PUF, Paris, 1997, p 382.

BEN AZIZA BOUKEFRIM, op.cit., p 42.

5 – **MARTIME REMOND GOUILLOUD,** op.cit., p 354.

كما يجوز للناقل في علاقته بالشاحن إثبات خلاف ما ورد في سند الشحن من بيانات، حتى وإن صدر السند نظيفا، لأنه قد يصدر بجانبه خطاب الضمان لا يمنع من إثبات ما يخالفه، ما دام لا يلحق ضررا بالغير الذي لم يكن طرفا في إنشاء السند. [1]

أما فيما يخص دليل إثبات العكس، فتطبيقا لمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، يجوز إثبات عكس ما هو ثابت بالكتابة بكافة الطرق، وهو ما ينطبق على عقد النقل البحري بوصفه عملاً تجارياً. [2]

معنى ذلك أن سند الشحن له حجية نسبية بالنسبة إلى أطرافه، ولكل منهم أن يثبت ما يخالفه بكل الطرق. [3]

في حين لا يجوز للناقل إثبات العكس في مواجهة الغير (المرسل إليه) حسن النية[4]، هذا ما نصت عليه المادة 2/761 ت.ب، أي أن لسند الشحن حجية مطلقة في إثبات البيانات المتعلقة بكمية البضاعة لصالح الغير حسن النية [5] ، دون البيانات التي تقرر حالة البضاعة وشكلها الظاهر، وبقية البيانات كتلك التي تعين الأجرة[6]، أو البيان الخاص بإستلام البضاعة على سفينة معينة[7] ، والهدف من جعل الحجية مطلقة هو إعطاء السند قوة إئتمانية وتسهيل تداوله بكل ثقة على أساس أن الناقل قد قام بمعاينة البضاعة قبل شحنها، أو أنه كان بوسعه وضع تحفظات حول صحة البيانات المصرح بها، إذا ما راوده الشك في صحتها. [8]

PATRICIA CORDIER, Commerce maritime, contrat de transport de marchandises, Connaissement maritime, Juris-Classeur de droit Commercial, Paris, 1993, p 12.

1 – **لطيف جبر كوماني**، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996، ص 105.

2 – **وهيب الأسبر**، المرجع السابق، ص ص. 176-177.

3 – **علي جمال الدين عوض** ، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 286.

4 – **طلال الشواربي**، المرجع السابق، ص 210.

5 – **زهرة ناجي**، المرجع السابق، ص 66.

6 – **PATRICIA CORDIER,** op.cit.p 14.

7 – C.cass, 21/12/1970, DMF 1971, p 273.

C.cass , 20/12/1988, DMF1989, p 699.

8 – **RENE RODIERE et EMMANUEL DU PONTAVICE**, op.cit., p 318.

- فمن هو الغير ؟

لم يوضح التقنين البحري المقصود بالغير حسن النية، لكن الفقه والقضاء توليا ذلك، فيعتبر من الغير كل شخص لم يكن طرفا في إبرام عقد النقل، ومع ذلك له حقوق تنتج عن تنفيذه، وهو حامل سند الشحن والمرسل إليه على وجه الخصوص، وبالتالي لا يحق للناقل إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت في السند في مواجهة المرسل إليه. [1]

أما المرسل إليه فيستطيع إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت في سند الشحن بكافة طرق الإثبات. [2]

أما البند (ب) من الفقرة الثالثة من المادة 16 من إ.هامبورغ فقد تناولت المقصود بالغير على أنه أي مرسل إليه يكون قد تصرف بحسن النية اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع في سند الشحن.

ثانيا: شحن البضاعة:

بعد إستيلام الناقل للبضاعة، يقوم بشحنها على السفينة بوسائل مختلف، وفي أماكن محددة حسب طبيعة البضاعة ونوعية السفينة.

(1)- تعريف عملية الشحن:

الشحن عملية مادية يقصد بها وضع البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام المتفق عليه في العقد[3] - وهو في الأصل يقع على عاتق الناقل لتوافره على الخبرة

---

[1] - **وهيب الأسبر**، المرجع السابق، ص 117.

[2] - **علي البارودي وهاني دويدار**، المرجع السابق، ص 239.

[3] - لا يبدأ التنفيذ إلا من وقت الشحن، فلا تعتبر الرحلة التي تقوم بها السفينة في سبيل الذهاب الى ميناء الشحن بداية لتنفيذ عقد النقل. أنظر:

علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978، ص 327.

والوسائل الكافية للقيام بها- تمهيدا لنقلها إلى ميناء الوصول [1]، لكن لا يمنع ذلك أن تتولاها أطراف أخرى، في حين تعد من النظام العام طبقا للفقرة (أ) من المادة 4 من إ.هامبورغ.[2]

(2)- وسائل الشحن:

تختلف وسيلة شحن البضاعة باختلاف طبيعتها، سواء برافعات السفينة أو برافعات الرصيف أو بالرافعات العائمة أو بالأنابيب و المضخات.

(أ)- رافعات السفينة:

رافعات السفينة هي التي تكون مثبتة بالسفينة نفسها، ونجدها في السفن الكبيرة الحجم.

(ب)- رافعات الرصيف (Grues):

قد تكون روافع الرصيف مملوكة لشركة الملاحة أو الشركة التي تتولى عملية الشحن والتفريغ بمقتضى إمتياز من إدارة الميناء، وقد تكون مملوكة لإدارة الميناء التي تؤجرها للمقاول البحري (مقاول الشحن والتفريغ).

(ج)- الروافع العائمة (الصنادل) (Alléges) [3]**:**

---

1 - **عادل علي المقدادي**، القانون البحري، مكتبة دار النشر والتوزيع والدار الدولية، عمان، 2002، ص 117.

2 - تنص الفقرة الأولى من المادة 4 من إ.هامبورغ على ما يلي:

" مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ ".

3 - استعمال الصنادل يكون في الحالات الثلاث:

1- حالة ما إذا كانت الأوضاع الجغرافية لا تسمح للسفن بالتوجه الى الرصيف.

2- حالة ما إذا كان المنع من التوجه الى الرصيف ناشئا عن قاعدة آمرة أو عادات أو تنظيم داخلي للميناء.

3- حالة ما إذا كان تدخل الصنادل مقررا بكامل حرية الربان أو وكيل السفينة بين المفاضلة بين مزايا ومضايقات هذه الوسيلة للشحن.

يحدث ذلك إذا كانت السفينة في المرفأ (En rade) حيث يقتضي الحال توصيل البضاعة إليها بواسطة الصناديل أو المواعين، فتوضع عليها البضائع أولا ثم تحملها إلى جانب السفينة، حيث تقـوم روافع السفينة أو الروافـع العائمة برفعها على ظهـر السفينة.[1]

(د)- الأنابيب:

يحدث ذلك إذا تعلق الأمر بالسوائل كالبترول والبنزين، أين تشحن بواسطة خراطيم تصل مستودعها على الرصيف بصهاريج في السفينة، وتستخدم في ذلك شفاطات السفينة أو مضخات الميناء.

(3)- الشحن في الموانئ الجزائرية:

إن عملية الشحن في الموانئ الجزائرية من إختصاص كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص إعتباري خاضع للقانون الجزائري، ذلك وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم[2] ، ويختص بها " **مقاول المناولة** ". ولقد اهتم به المشرع الجزائري إثر التعديل الأخير للتقنين البحري، إذ نظمه في المواد من 912 إلى 919 منه.

سنحاول التطرق إلى تعريف مقاول المناولة وصوره، وكذا تعاقد الناقل معه.

(أ)- تعريف مقاول المناولة:

مقاول المناولة هو الشخص الذي يتولى الأعمال المادية اللازمة لوضع البضاعة على ظهر السفينة أو إنزالها منها، وقد يتولى بجانب ذلك بعض الأعمال القانونية لحساب الشاحن أو المرسل إليه أو الناقل.[1]

أنظر: **كمال حمدي**، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 50.

[1] – يستعمل عادة هذا النظام في الموانئ التي تتصل بالبحر عن طريق النهر، مثل ميناء لندن الذي يتم العبور إليه عن طريق نهر التايمز.

[2] – المادة 892 ت.ب

فحسب المادة 912 ت.ب فإن المناولة المينائية تشمل عمليات شحن البضاعة وفكها وإنزالها، وعملية وضع البضائع على السطوح الترابية والمغارات وأخذها منها.

(ب)- صور مقاول المناولة:

الأصل أن الاستعانة بمقاول المناولة مسألة إختيارية ترجع إلى تقدير صاحب الشأن، غير أنه في بعض الحالات يكون اللجوء إليه إجبارياً تفرضه اللوائح في الموانئ.

1/ المقاول الاختياري:

يكون اللجوء إلى خدماته إختياريا، ففي حالة إختيار المقاول من طرف الناقل، فإنه لا تكون أية رابطة بين المقاول والمرسل إليه – أو الشاحن –، وفي حالة وقوع الضرر يرجع الشاحن على الناقل تعاقديا، كما يمكن للشاحن– أو مرسل إليه – الرجوع على المقاول تقصيريا طبقا للمادة 124 ت.مدني. [2]

2/ المقاول الإجباري:

في بعض الحالات يكون المتعاقد مع مقاول المناولة إجباريا، كما كان عليه الحال في الجزائر غداة الاستقلال، إذ ظلت (CNAN) المؤسسة الوحيدة المحتكرة لعملية المناولة في الموانئ الجزائرية، وتم النص على ذلك بصفة رسمية بموجب المرسوم رقم 69-50. [3]

وأمام الحركة الكثيفة للبضائع التي عرفتها الموانئ، تم إنشاء مؤسسة خاصة بالمناولة، وكان الأمر بانفصال مصلحة التشوين والمناولة التابعة لـــ (CNAN) من مؤسسة الأم، ونتج عن ذلك ميلاد الشركة الوطنية للمناولة (SONAMA) التي أصبحت تحتكر

---

1 – **هاني دويدار**، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 272.

2 – أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر1975، يتضمن القانون المدني، ج ر عدد 78، الصادرة بتاريخ 1975/08/30.(معدل ومتمم)

3 – مرسوم رقم 69-50 مؤرخ في 17 جوان 1969، يتضمن إحتكار النقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، ج ر عدد 53، الصادرة بتاريخ 1969/06/20، ص 678.

عملية المناولة، إلى غاية حلها واستبدالها بالديوان الوطني للموانئ (ONP) المؤسّسة بموجب الأمر رقم 71–29. [1] والتي بدورها تنازلت عن النشاطات المينائية لصالح مؤسسات مينائية مختلفة، موزعة على الساحل الجزائري، أهمها:

– مؤسسة ميناء الجزائر: [2]

تعتبر هذه المؤسسة صاحبة الاحتكار الفعلي للنشاطات الخاصة بالشحن والتفريغ، والتي تعد مسؤولة عن الأضرار التي تلحق البضاعة أثناء عملية الشحن. [3]

- **مؤسسة مينائية في سكيكدة وبجاية.** [4]
- **مؤسسة مينائية في مستغانم.** [5]

نجد أيضا المرسوم التنفيذي رقم 02–01[6] أوكل هذه العملية (الشحن والتفريغ) حسب المادة 20 منه إلى السلطات المينائية.

أما في سنة 2008 ، صدر المرسوم التنفيذي رقم 08–363 [1] الذي أوكل كذلك مهمة الشحن والتفريغ إلى مقاول المناولة، وهو كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو

---

1 – أمر رقم 71–29، مؤرخ في 13 ماي 1971، يتضمن إحداث المكتب الوطني للموانئ، ج ر عدد 41، الصادرة بتاريخ 1971/02/16، ص 635.

2 – مرسوم رقم 82–286 مؤرخ في 14 أوت 1982، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في مدينة الجزائر، ج ر عدد 33، الصادرة بتاريخ 1982/08/17.

3 – قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 30 ديسمبر 1990، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 72391، المجلة القضائية، العدد الأول، الجزائر، 1992، ص 87.

4 – تم إنشائهما بموجب المرسوم رقم 82–284 مؤرخ في 14 أوت 1982، المتضمنان إنشاء مؤسسة مينائية في سكيكدة وبجاية، ج ر عدد 33، الصادرة بتاريخ 1982/08/17.

5 – مرسوم رقم 82–287 مؤرخ في 14 أوت 1982، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في مستغانم، ج ر عدد 33، الصادرة بتاريخ 1982/08/17.

6 – مرسوم تنفيذي رقم 02–01 مؤرخ في 06 جانفي 2002، يتضمن تحديد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر عدد 01، الصادرة بتاريخ 2002/01/06.

شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري حائز على امتياز، ذلك حسب المادة 2 من المرسوم ذاته.

(ج)- تعاقد الناقل مع مقاول المناولة:

يُفهم إنطلاقا من المادتان 773 و 780 ت.ب، أن المشرع الجزائري وضع على عاتق الناقل البحري الالتـــزام بالشحن، وبالتالي فإن العقد بشأن هذه العملية يكون بين الناقل من جهـــة،

ومقاول المناولة من جهة أخرى. [2]

(4)- أنواع الشحن:

الأصل أن توضع البضائع في عنابر السفينة، لكن قد يلجأ الناقل إلى وضعها على سطح السفينة وهو الاستثناء.

(أ)- شحن البضائع في عنابر السفينة:

الأصـــل أن يتم الشحن في عنابر السفينة، حيث تكون في مأمن من التأثر بالأحـــوال الجوية والظروف الطبيعية. [3] وعادة ما تكون أجرة النقل في العنبر أكثر من أجرة النقل على السطح.

(ب)- شحن البضائع على سطح السفينة:

---

[1] - مرسوم تنفيذي رقم 08-363 مؤرخ في 08 نوفمبر 2008، يعدل المرسوم التنفيذي رقم 06-139، المؤرخ في 15 أبريل 2006، المتضمن تحديد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج ر عدد 64، الصادرة بتاريخ 2008/11/17.

[2] - **عبد الحميد صرقاق**، عقد الشحن والتفريغ في الميناء، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2001، ص 50.

[3] - **هاني دويدار**، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 256.

يعتبر شحن البضائع على سطح السفينة إستثناءً، وهو ما لا تجزه أغلب التشريعات إلا بتوفر شروط محددة، ومنها التقنين البحري الجزائري الذي أجازه إذا كان لا يحد من أمن الرحلة أو إذا كان نظاميا متعارفاً عليه، بمعنى أنه جرى العرف على أن يتم النقل على السطح، إذ أغلب شركات التأمين البحرية ترفض الأخذ على عاتقها أخطار البضائع التي تشحن بهذه الكيفية. [1]

***- شروط الشحن على السطح:**

نصت المادة 774 ت.ب على شرطين لكي يصبح الشحن جائزاً بهذه الطريقة:

الشـــــرط الأول: إذا حصل إتفاق بين الأطراف على الشحن على سطح السفينة [2]، إذ يلزم أن يثبت هذا الاتفاق كتابة سواءً على سند الشحن ذاته أو على سند مستقل عنه. [3]

أما في حالة عدم وجود إتفاق مسبق، فإن الناقل يصبح ملزماً بإبلاغ – إعلام – الشاحن بذلك (الشحن على السطح). [4]

لكن النص لم يبين ما إذا كان يجب تدوين هذا الإعلام في سند الشحن حتى يطلع عليه كل من يطلع على السند [5] .

ما يجب ذكره هو أنه قد يرد بالسند شرط يُعرف بـــ " **شرط الخيار العام** " الذي يعطي للناقل الحق في الشحن على سطح السفينة، وبمجرد توقيع الشاحن على السند يفيد قبوله

---

1 - **BAYE CISSE**, L'arrimage et le saisissage des marchandises transportées par mer, Mémoire de DESS de droit maritime et des transports, Université de droit, d'économie et des sciences, D'Aix-Marseille, 2002-2003, p 24.

2 – **PIERRE-PAUL GACON,** Les transports internationaux de marchandises par mer non soumis aux règles de la HAYE-VISBY, Mémoire de DESS de droit maritime et des transports, Université de droit, d'économie et des sciences, D'Aix-Marseille III, Paris, 2004, p 64.

3 – **محمد السيد الفقي**، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 333.

4 – المادة 2/774 ت.ب

5 – **عبد الرحمان ملزي**، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2006–2007، ص 171.

لذلك، وهو ما أخذ به القضاء الفرنسي، والذي يخالفه كل من الأستاذين " **يعقوب يوسف صرخوة**" [1] و"**مارتيم ريموند قويود**" "**MARTIME REMOND GOUILLOUD**" [2] اللذان يرايان أن هذا الشرط لا يرقى إلى مرتبة الإفادة بأن النقل يتم على السطح، بل لابد من الإشارة إلى ذلك على وجه السند.

الشرط الثاني: إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في ميناء الشحن على الشحن على سطح السفينة [3] ، كما هو الحال في شحن الأخشاب والسيارات، وغير ذلك من الأشياء ذات الأحجام الكبيرة. [4]

إذن فمسؤولية الناقل عن البضائع المتفق شحنها على السطح لا تختلف عن مسؤوليته بالنسبة للبضائع المشحونة بعنابرها، ومفاد ذلك أن الناقل ضامن لهلاك بضائع السطح شأنها شأن بضائع العنبر.

في حين أن إ.هامبورغ تعرضت في مادتها التاسعة إلى أحكام نقل البضائع على سطح السفينة. [5]

***- إثبات واقعة الشحن على السطح:**

لما كان هذا النوع من الشحن يمثل خطرا على البضاعة، فقد قيّد النص على عدم إجرائه إلا إذا قبله الشاحن كتابة أو أوجبه القانون أو العرف في ميناء الشحن، وإشترط النص في جميع الأحوال ذكره في سند الشحن ليعلم الغير الذي يتعامل مع البضاعة بمقتضى السند أنها منقولة بهذه الكيفية.

---

1 – **يوسف يعقوب صرخوة**، " الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة "، مجلة الحقوق، العددان الأول والثاني، القاهرة، مارس ويونيو 1992، ص 39.

2 – **MARTIME REMOND GOUILLOUD,** op.cit., p 366.

3 – **عدلي أمير خالد**، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض وأحكام المحكمة الدستورية العليا، منشأة المعارف، الإسكندرية، د.ت.ن، ص 66.

4 – **محمد السيد الفقي**، القانون البحري، المرجع السابق، ص 334.

5 – نصت على أنه لا يجوز شحن البضاعة على السطح إلا في الأحوال التي أوردتها الفقرة الأولى من هذه المادة.

فإذا قام الناقل بكل ما تقتضيه شحنة السطح تنفيذا لإلتزاماته، ثم حدث أن هلكت البضاعة أو تلفت، فإنه إذا أراد إعفاء نفسه من المسؤولية أن يثبت ما يلي:

- أنه قد أوفى بالتزامه المتمثل في العناية بالبضائع المشحونة على السطح طبقا للأحوال المتبعة.
- أن الهلاك أو التلف قد حدث نتيجة مخاطر الشحن على السطح، كتسرب المياه إلى البضائع نتيجة الأمواج العالية، أو احتكاك البضائع ببعضها رغم إحكام تثبيتها، أو تأثر البضائع بحرارة الشمس أو الرطوبة. [1]

ثالثا: رص البضاعة:

تعد عملية الرص عملية هامة، ليس فقط من أجل الحفاظ على البضاعة فحسب أثناء التنقل، وإنما من أجل سلامة السفينة في حفظ توازنها. وسنتعرض أولا إلى تعريف عملية الرص، ثم إلى طبيعة خطأ الرص ثانيا.

(1)- تعريف عملية الرص:

يستخدم لفظ الرص للدلالة على وضع كل نوع من البضائع في المكان المناسب لها - بعد شحنها- بحيث لا يصطدم بجسم السفينة أو بالبضائع الأخرى [2]، بشكل يجنبها الهلاك أو التلف أثناء النقل ويقي الحمولة من الخطر. [3]

---

1 - **أحمد محمود حسني**، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، المرجع السابق، ص 122.

2 - **علي جمال الدين عوض** النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 495.

3 - لرص البضائع هناك قواعد فنية تضمنتها معاهدات دولية، يتعين إحترامها، وأهمها معاهدة لندن لسنة 1930 الخاصة بخطوط الشحن. أنظر :

حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 90.

يدخل كذلك في مفهوم الرص، إقامة فواصل بين البضائع أو وضع قماش سميك بينها لوقايتها من اهتزازات السفينة أو حرارة الآلات أو مياه البحر. [1]

بالتالي فإن الرص عمل فني يلتزم به الناقل أصلاً بموجب عقد النقل، لكن قد تتولاها شركات متخصصة ذات خبرة تقوم بأعمال المناولة، وهذا ما نصت عليه المادة 912 ت.ب.

(2)- طبيعة خطأ الرص:

نتساءل: " **هل يعتبر الخطأ في الرص خطأً ملاحياً أم خطأً تجارياً ؟**

أصـــلا، العيب في الرص خطأً تجارياً لكن يمكن اعتباره خطأ ملاحيا متى ترتب عنـــه إختلال في توازن وآمن السفينة. [2]

لكن القضاء الفرنسي فيما بعد فصل في الأمر، إذ إعتبر كل خطأ في الرص خطأ تجارياً. [3]

كما يعتبر عيب الرص خطأً تعاقدياً، لأنه يتضمن إخلال الناقل بأحد إلتزاماته في عقد النقل، لذلك يكون خطأ الناقل مفروضا كلما وصلت البضاعة تالفة أو هالكة.

لكن لا محل للتساؤل في إ.هامبورغ عما إذا كان الخطأ في الرص خطأً تجارياً أم خطأ ملاحياً، إذ أن الاتفاقية لا تعفي الناقل من الضرر الناشئ عن الخطأ الملاحي على خلاف اتفاقية بروكسل. [4]

---

1 – **محمد السيد الفقي**، القانون البحري، المرجع السابق، ص 335.

حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 90.

2 - **ANTOINE VILLARD**, Transports maritimes, responsabilité du transporteur de marchandises, Juris-Classeur de Responsabilité civile, Editions du Juris-Classeur , Paris, 1994, p 15.
BAYE CISSE, op.cit., p 62.
RENE RODIERE, Transport maritime, Répertoire de droit commercial, Tome 05, Dalloz, Paris, 1992, p 05.

3 – C.App de Rouen ,11/09/2003.

Voir : **DIDIER PICON**, op.cit., p24.

4 – **كمال حمدي**، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 52.

بالتالي يقع على الناقل المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الخطأ في عملية الرص حتى وإن كانت العملية قد قامت بها شركات المناولة المستقلة [1] التي انتدبها الناقل لهذا الغرض، لأنه لابد أن تكون عملية الرص تحت إشرافه، ولا تنتهي هذه الوظيفة في ميناء الشحن، بل ينبغي الاستمرار في الإشراف عليها خلال الرحلة البحرية، إذ قد يختل رص البضاعة بسبب اهتزاز السفينة بفعل الأمواج. [2]

يثبت الخطأ في الرص بكافة الطرق، فقد يتوقع الربان منازعة عند الوصول في سلامة الرص إذا ما لحق البضاعة تلف [3] ، فعادة ما يسعى الربان لدى وصوله إلى الميناء المقصود للحصول على شهادة سلامة الرص قبل تفريغ البضاعة، والتي يحررها فنيون(مختصون) يسمون " خبراء التستيف " والتي لا تكون لها حجية إلا إذا حررت بحضور المرسل إليه أو وكيله [4]، وتخضع محاضر هؤلاء المختصون لتقدير قاضي الموضوع، شأنها شأن كل أعمال الخبرة.

المطلب الثاني

إلتزامات الناقل البحري أثناء وبعد الرحلة

بعد أن يقوم الناقل البحري بشحن ورص البضاعة، تبدأ مرحلة الرحلة البحرية، وخلالها لا يتوقف إلتزام الناقل على مجرد إجراء عملية النقل فحسب وإنما عليه الحفاظ على البضاعة من المخاطر وتجنيبها الأضرار حتى تصل إلى المرسل إليه سليمة (الفرع الأول).

كما يمتد إلتزامه إلى ما بعد الرحلة من تفريغ للبضاعة، وتسليمها لأصحابها، وبه ينتهي سريان عقد النقل البحري (الفرع الثاني).

1 – **BAYE CISSE**, op.cit., p56.

2 – **يوسف يعقوب صرخوة**، المرجع السابق، ص 14.

3 – **كمال حمدي**، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990، دارسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995، ص 47.

4 – **علي حسن يونس**، المرجع السابق، ص 367

الفرع الأول

إلتزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية

يقع على الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية التزامين رئيسيين ومتداخلين فيما بينهما، يتمثلان في نقل البضاعة أولا والمحافظة عليها ثانيا.

أولا: نقل البضاعة:

تبدأ الرحلة البحرية بشق السفينة للبحر بنقل البضاعة من ميناء إلى أخر، والتي تخضع في البحر لمبادئ تحكمها القوانين والأعراف البحرية.

(1)- تعريف عملية النقل:

يقصد بعملية نقل البضاعة التغيير المكاني لها من ميناء القيام (الشحن) إلى ميناء الوصول، فيقع على عاتق الناقل تنفيذ عملية النقل في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول[1] بإتباع خط السير المعين في العقد وعلى متن السفينة المعينة كذلك في العقد.

(2)- الطريق المتبع:

يجب على الناقل أن ينقل البضاعة عبر الطريق المبلغ أو المتفق عليه، وإن لم يتفق عليه فبالطريق العادي [2]، فالناقل ملزم بإتباع خط السير المنصوص عليه في سند الشحن[3] ، وعلى الناقل وإستنادا إلى هذا الالتزام ألا يغير خط سير الملاحة الذي تسلكه السفن عادة. خاصة وأن الطرق البحرية غالبا هي مسارات موصى بها، وإتفاقية الأمم المتحدة

---

1 - **عدلي أمير خالد**، المرجع السابق، ص 68.

2 - المادة 1/775 ت.ب

3 - **RENE RODIERE** et **EMMANUEL DU PONTAVICE**, op.cit., p 331.

الصادرة في 1982/12/10 المتعلقة بحماية البحر أسست أروقة بحرية في المناطق الضيقة. [1]

كما أن تغير خط سير الملاحة بقصد الوصول بأسرع وقت قد يعرض السفينة إلى مخاطر البحر، لذا يمتنع الربان القيام بذلك وإلا سيكون مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن هذا التغيير.[2] ولا يعفيه من المسؤولية سوى بعض الحالات التي يستوجب عليه إثباتها كحالة وجود عاصفة شديدة أو وجود جبل من الجليد أو محاولة إنقاذ أرواح بشرية أو حالة طارئة.[3] هذه الحالات تبرر ما يعرف بالانحراف المعقول "Déviation Raisonnable "، وقد يحدث ألا يكون للسفينة خط سير قبل الإبحار[4]، ففي هذه الحالة يقع على الربان إتباع الخط الأقصر والأكثر أمنا[5]، أي وفق خط سير ملائم[6]مع إحترام التوقف في الموانئ" Escales" إذ قد يرد في سند الشحن شرط يسمح للناقل بالتوقف في بعض الموانئ في حالة الضرورة.[7]

(3)- تغيير السفينة:

---

1 – **ABDENNOUR BOUTOUCHENT**, op.cit., p 78.

2 – **ANTOINE VILLARD**, Droit maritime, op.cit., p 394.

3 – هذا ما قضت به محكمة استئناف باريس، إذ اعتبرت إنحراف السفينة من قناة السويس الذي كان في حالة خطر نتيجة حرب الخليج، والمرور عبر رأس الرجاء الصالح(CAP) إنحراف معقول. أنظر:
C.App de Paris, 08/03/1996, BTL 1996, p 369.
Voir aussi :
LEKHMISSI MAMERI, La livraison de marchandises dans le contrat de transport maritime en droit Algérien et en droit Français, Mémoire de DESS de droit maritime et des transports,Université de droit et des sciences politiques,D'Aix-Marseille III, 2001, p112.

4 – يحدث ذلك عادة في عقود استئجار السفينة بالرحلة، والذي يتم عادة وفق خطوط غير منتظمة.

5 – **علي جمال الدين عوض**، النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 335.

6 – يسمى في المجال البحري بمصطلح " المستقيم " (Navigation en droiture).

7 – **ANTOINE VILLARD**, Droit maritime, op.cit., p 394.

الأصل أن يتم النقل على السفينة التي شحنت عليها البضاعة في ميناء القيام دون أن يكون للناقل الحق في تغييرها أثناء الطريق [1]، فإذا تعطلت السفينة أثناء الرحلة، أياً كان سبب ذلك فينتظر حتى تصليحها، فإذا لم يتم إصلاحها كان على الناقل استبدالها بسفينة أخرى صالحة للملاحة لنقل البضاعة إلى المكان المتفق عليه على نفقته، وإذا أثبت الناقل أن توقف السفينة يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له – أو لنائبه – فتكون المصاريف على الشاحن ويستحق الناقل الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة إذا وصلت البضاعة إلى الميناء المتفق عليه. [2]

كثيرا ما يتفق الطرفان على احتفاظ الناقل بحق تغيير السفينة أثناء الطريق (الملاحة البحرية). [3] ويلتزم الناقل في هذه الحالة بنفس الالتزامات التي كان ملزماً بها بالنسبة للسفينة المعطلة.

كما يجب على الناقل إخطار الشاحن بحصول النقل على متن سفينة أخرى، ويرسل إليه سند الشحن المسلم من الربان الثاني، حتى يتمكن من تسليم بضاعته عند الوصول، ومن التأمين من مخاطر الرحلة على ظهر السفينة الجديدة[4]، وتقع مصاريف المسافنة على عاتق الناقل.

(4)– ميعاد النقل:

يجب أن تنقل البضاعة في مدة مناسبة[5] ، فإذا لم يتفق المتعاقدان على الميعاد الذي يجب أن يتم فيه النقل فيفترض أنهما اتفقا على أن يتم في مدة عادية ومعقولة مع مراعاة نوع السفينة وقوتها وطبيعة البضاعة[6] ، وإلا اعتبرت السفينة متأخرة.

يحدث التأخر في حالتين: إما في المغادرة أو في الوصول.

---

[1] – **محمد السيد الفقي**، المرجع السابق، ص 336.

[2] – المادة 777 ت.ب.

[3] – يسمى بالمسافنة (Transbordement) أنظر:

مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 267.

[4] – **مصطفى كمال طه** ، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 228.

[5] – المادة 775 ت.ب

[6] – **مصطفى كمال طه**، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 266.

الحالة الأولى: تأخر السفينة في مغادرة ميناء القيام:

يفسخ العقد في هذه الحالة دون مسؤولية أي طرف إذا توفرت القوة القاهرة التي تمنع الرحلة في الآجال، وفي حالة إنعدام القوة القاهرة يتحمل المتسبب في التأخير المسؤولية، وهذا ما نصت عليه المادة 740 ت.ب، وبالتالي فإن إلتزام الناقل ببدء رحلة بحرية في الميعاد المعقول هو إلتزام بتحقيق نتيجة. (1)

الحالة الثانية: تأخر السفينة في الوصول إلى ميناء التفريغ:

يحسب التأخير من تاريخ الوصول المدون بسند الشحن، فإذا لم يحدد فمن التاريخ المفترض الوصول فيه، وذلك مقارنة بالأوضاع العادية والمألوفة في الموانئ.(2)

فإذا لم يتم النقل في الميعاد المحدد، فإن ذلك يوجب مسؤولية الناقل ويلزمه التعويض تجاه الشاحن بسبب التأخير، في حين نصت إ.هامبورغ على التأخير في التسليم في المادة 2/5 منها. (3)

ثانيا: العناية بالبضاعة:

يقع على الناقل المحافظة على البضاعة أثناء النقل، وتختلف درجة العناية بها حسب طبيعتها ونوعيتها، ومدى الاتفاق عليها. (4)

---

1 – **علي البارودي وهاني دويدار**، المرجع السابق، ص 276.

2 - **حياة شتوان**، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2005–2006، ص 96.

3 – تنص المادة 2/5 من إ.هامبورغ على ما يلي:

" **يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود المهلة المتفق عليها صراحة، وفي حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة** ".

4 – **RENE RODIERE**, Droit maritime, op.cit., p 346.

(1)– المقصود بالعناية بالبضاعة:

تعني إتخاذ كل ما يلزم من الإجراءات المعقولة بالحالة التي شحنت بها البضاعة، وسبب ذلك أن السفينة – فضلا على أنها أداة نقل – هي مخزن آمن لحفظها. [1]

لذ يقع على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ العقد المتفق عليه.

كما يفرض الالتزام بالمحافظة على البضاعة أعباء عديدة على الناقل البحري، كأن يعيد رص البضاعة إذا إنتقلت من مكانها بسبب إهتزاز السفينة، أو يوفر لها سبل التهوية اللازمة[2]، كما يمكن إعتبار العناية بالبضاعة التزام الربان بالمسافنة لإنقاذ البضاعة بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة. [3]

(2)– درجة الالتزام بالعناية:

نصت الفقرة الأولى من المادة 773 ت.ب على وجوب بذل الناقل البحري العناية التامة للبضائع المشحونة على السفينة، لمنع وقوع الضرر، إلا أن هناك بعض البضائع تقتضي عناية خاصة، كالبضائع الحساسة والخطرة، وهذا ما أكدته الفقرة الثانية من المادة نفسها.

فمثلا، إذا تعلق الأمر بالحيوانات الحية، فلا يلزم الناقل بتقديم الطعام والماء إليها فقط، وإنما أن تكون مصحوبة بحارس مختص يقوم برعايتها، ونفس الشيء بالنسبة للبضائع المبردة التي قد تتطلب الاحتفاظ في درجات حرارة معينة خلال الرحلة[4] ، وفي هذه الحالة الثانية يجب على الشاحن أن يبلغ الناقل بذلك، وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن، لأن

---

1 – **علي جمال الدين عوض**، النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 496.

2 – **هاني دويدار**، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 259.

3 – **RENE RODIERE** et **EMMANUEL DU PONTAVICE**, op.cit., p 332.

4 – **أحمد محمود حسني**، النقل الدولي البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 132.

في حالة عدم إعلام الناقل أو من يمثله عن خطورة أو حساسية البضاعة من طرف الشاحن سوف يتحمل هذا الأخير جزءا من المسؤولية في حالة تضرر البضاعة المشحونة.[1]

الفرع الثاني

التزامات الناقل البحري بعد الرحلة

يصل التزام الناقل بموجب عقد النقل البحري إلى نهايته بتحقيق غايته الرئيسية المتمثلة في توصيل البضاعة إلى المكان المتفق عليه في العقد –وهو ميناء الوصول – حتى يشرع في تنفيذ التزاماته من تفريغ أولا، وتسليم البضاعة ثانيا، وهي المرحلة الأخيرة في تنفيذ العقد.

أولا: تفريغ البضاعة:

بعد وصول السفينة إلى المكان المتفق عليه، يبدأ الناقل بعملية فك وإنزال البضاعة بنفس الإجراءات المادية والقانونية التي عرفها في البداية من شحن ورص[2]، وهذا ما نصت عليه المادة 780 ت.ب. [3]

سنتطرق في هذه النقطة إلى تعريف عملية التفريغ وكيفيته من جهة، والى زمان ومكان التفريغ من جهة أخرى.

(1)– تعريف عملية التفريغ:

---

1 – المادة 1/778 ت.ب.

2 – **RENE RODIERE**, Droit maritime, op.cit., p 347.

3 – تنص المادة 780 ت.ب على ما يلي:

" بعد وصول السفينة الى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 773 أعلاه، المتعلقة بتحميل البضائع مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ".

لم يعرف التقنين البحري الجزائري عملية التفريغ، في حين أن القضاء الفرنسي عرف العملية على أنه ذلك العمل المادي الذي يتمثل في إخراج البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء[1]، أو تفريغها في الصنادل [2] التي تقوم بنقلها إلى رصيف الميناء إذا كانت السفينة راسية بعيدة عنه. [3]

كما تتطلب عملية التفريغ من الناقل إتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع تعرض البضائع لتلف أو هلاك.

(2)- كيفية التفريغ:

يقع التفريغ على عاتق الناقل، إلا أنه يجوز الاتفاق على قيام الشركات المتخصصة به.[4] إذ يقع على الناقل إخطار المرسل إليه بوصول السفينة للقيام بعملية التفريغ، فإذا لم يتقدم خلال فترة معينة من وصول السفينة يقوم الربان بتفريغها من تلقاء نفسه وعلى نفقة المرسل إليه ومسؤوليته. وهو ما يعرف بشرط التفريغ التلقائي[5] (Déchargement d'office)، ويتعين على الناقل في هذه الحالة التخلص من تبعة البضائع عن طريق إيداعها في المخازن، كمخازن الجمارك أو المخازن العمومية. إذ قد يتضمن سند الشحن النص على إمكانية توكيل الناقل أو الربان لمقاول التفريغ، ليفرغ البضاعة على نفقة المرسل إليه ومسؤوليته، وعندئذ يعتبر المقاول بمثابة متعاقد مع المرسل إليه، وتقوم بينهما رابطة مباشرة. [6] وهو المعمول به في الموانئ الجزائرية، قد لا يتمكن الناقل من الدخول والرسو بميناء الوصول، فيمكنه أن

---

1 - C.App D'Aix – en- Provence , 24/11/1994, DMF 1996, p 96.

« Le déchargement s'étend de l'opération qui consiste à enlever la marchandise du navire pour la mettre à quai, il prend fin lorsque celle-ci se termine et que la chose transportée peut être acheminée d'une manière terrestre ».

2 – **DIDIER PICON**, op.cit., p 66.

LEKHMISSI MAMERI, op.cit., p 27.

3 – **عدلي أمير خالد**، المرجع السابق، ص 69.

4 – إذ أصبحت عملية التفريغ من إختصاص مقاول المناولة، وهذا بعد تعديل التقنين البحري عام 1998.

5 – **علي جمال الدين عوض**، النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 501.

6 – **عدلي أمير خالد**، المرجع السابق، ص 70.

يرسو في أقرب ميناء أو أن يرجع إلى ميناء التحميل، وعليه أن يتحمل كل المصاريف الناتجة عن ذلك شريطة ألا يكون ذلك راجع لقوة القاهرة. [1]

أما اتفاقية هامبورغ فتعتبر شرط التفريغ التلقائي باطلاً ولاغياً، ذلك أن عملية التفريغ في ظل الاتفاقية تشكل إلتزاماً على الناقل لا يجوز نقل عبئه على الغير (المرسل إليه مثلا)، لأنها من النظام العام.

(3)- ميعاد التفريغ:

نميز في هذا الشأن بين حالتين:

الحالة الأولى: إذا كان ميعاد التفريغ متفقاً عليه ومحدداً بسند الشحن:

يعد في هذه الحالة الميناء الذي يصادف رسو السفينة في ذلك الميعاد قرينة على أنه هو ميعاد التفريغ المتفق عليه.

الحالة الثانية: إذا كان ميعاد التفريغ غير محدد في سند الشحن:

يتعين في هذه الحالة أن يكون التفريغ في المدة التي يحددها العرف. والمشرع الجزائري لم يحدد مدة التفريغ، وإنما يُفهم من نص المادة 1/781 ت.ب، التي تؤكد على أن يتم التفريغ في مدة معقولة، ويمكن اعتبارها تلك المدة التي لا تلحق بالناقل أو الشاحن ضرراً. هذا ويؤخذ بعين الاعتبار طبيعة البضاعة وكميتها عند حساب مدة التفريغ.

كما قد يتضمن سند الشحن ميعاد إضافي (ثاني أو ثالث) للتفريغ، ويكون عادة مساويا للميعاد الأصلي.

أما عن مسألة إثبات عملية التفريغ، فإن هذه الأخيرة تعتبر واقعة مادية لذا يمكن إثباتها بكافة طرق الإثبات . [2]

---

[1] – المادة 2/781 ت.ب

[2] – **كمال حمدي**، أشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1993، ص 198.

(4)- مكان التفريغ:

يتفق أطراف عقد النقل البحري على الميناء الذي يتم فيه التفريغ كأصل، وقد يتم تدوينه في سند الشحن، وقد لا يتم تدوينه.

الحالة الأولى: حالة ذكر ميناء التفريغ المتفق عليه بسند الشحن:

يتفق أطراف عقد النقل البحري على الميناء الذي يقع فيه التفريغ، ويحدد بسند الشحن. وقد يجيز العقــد للناقل أحيانا أن يقــود السفينة إلى ميناء غيــر الميناء المتفق عليه، كأن يقترن تعيين ميناء الوصول بعبارة " **أو أي ميناء أخر قريب يمكن أن تصل إليه السفينة بآمان**".[1]

يُطبق هذا الشرط في الحالة التي يتعذر فيها وصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه بسبب القوة القاهرة، وبالتالي يكون للناقل حرية التصرف بما فيه مصلحة أو منفعة للشاحن، إذا لم يكن مزود بتعليمات خاصة في مثل هذه الحالة.

الحالة الثانية: حالة عدم ذكر ميناء التفريغ المتفق عليه بسند الشحن:

يجــوز للأطراف المعنية في هذه الحالة إقامة الدليل على تعيين الميناء المتفق عليــه لتفريغ البضاعة بكافة طرق الإثبات.[2]

فبالنسبة للقضاء يجوز له استنباط ذلك من بعض القرائن، وذلك بتفسير العقد والبحث عن نية الأطراف طبقا للمادة 2/111 من ت. مدني.[3]

---

[1] – **جلال وفاء محمدين**، المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1991، ص 462.

[2] – فمثلا المرسل إليه الذي يعد أجنبيا عن عقد النقل البحري، كونه لم يكن طرفا فيه عند إبرامه، ما عدا الحالة التي يكون فيها الشاحن هو نفسه المرسل إليه، فإن عقد النقل البحري بالنسبة إليه يعد بمثابة واقعة مادية، يجوز إثبات بياناته بكل طرق الإثبات.

[3] – تنص المادة 2/111 ت.مدني جزائري على ما يلي:

فمثلا، الاعتماد على القرينة المستمدة من فتح الاعتماد المستندي الذي يعد وسيلة المشتري في تلقي سند الشحن الذي بموجبه يتسلم البضائع من الناقل، فيعد فتح الاعتماد المستندي في بلد المشتري قرينة على اتجاه نيته الى تفريغ البضائع في هذا البلد.

أما إذا قام البائع بإرسال المستندات الى بنك المشتري، كان ذلك قرينة على أن ميناء التفريغ يقع في بلد المشتري.

وفي حالة تعدد المواني، فإن فتح الاعتماد المستندي لدى فرع لبنك يقع في إحدى موانئ بلد المشتري، يعد قرينة على تعيين ميناء التفريغ بهذا الميناء. [1]

ثانيا: تسليم البضاعة:

يلتزم الناقل بمجرد رسو السفينة في ميناء الوصول بتسليم البضاعة المشحونة عليها الى المرسل إليه القانوني أو من يمثله، والذي يطالب باستلامها بناءً على وثيقة الشحن، ويعد التسليم الإجراء الأخير الذي يضع حد لعقد النقل البحري، إذ بتحقيقه ينتهي تنفيذ عقد النقل، وترفع على الناقل مسؤولية المحافظة على البضاعة، وهذا ما نصت عليه المادة 1/739 ت.ب.

(1)- تعريف عملية التسليم:

تعددت التعاريف حول الالتزام بالتسليم بين التعاريف الفقهية والقانونية والقضائية.

(أ)- التعاريف الفقهية:

" أما إذا كان هناك محل لتأويل العقد، فيجب البحث عن النية المشتركة للمتعاقدين دون الوقوف عند المعنى الحرفي للألفاظ، مع الاستهداء في ذلك بطبيعة التعامل، وبما ينبغي أن يتوفر من أمانة وثقة بين المتعاقدين، وفقا للعرف الجاري في المعاملات".

[1] – **نصيرة بوحدى**، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، مذكرة الماجستير، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2002، ص 26.

وردت عدة تعريفات فقهية عن عملية التسليم، ونذكر منها تعريف الأستاذ " **ريني روديير** " الذي يعرفها على أنها:

" **تلك العملية القانونية التي بواسطتها ينهي الناقل إلتزامه بتسليم البضاعة موضوع النقل الى المرسل إليه أو ممثله القانوني الذي يقبل البضاعة المنقولة** ". (1)

كما عرف " **جورج ريبير** " الالتزام بالتسليم على أنه:

" **التصرف الأخير لعقد النقل البحري، ويضع حد للالتزام الملقى على عاتق الناقل، والمتمثل في وصول البضاعة سليمة الى ميناء التسليم، والناقل يضع البضاعة تحت تصرف صاحب الحق فيها، وبه ينتهي الالتزام الذي على عاتقه** ". (2)

أما الأستاذ " **عمر الزاهي** " فعرفه بـــ:

" **ذلك التصرف القانوني الذي بواسطته يضع الناقل تحت تصرف المرسل إليه البضاعة المنقولة والتي يقبلها هذا الأخير** ". (3)

(ب)- التعريف القانوني:

عرف المشرع الجزائري الالتزام بالتسليم في المادة 2/739 ت.ب بأنه:

" **تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه تسليم البضاعة المنقولة الى المرسل إليه أو الى ممثله القانوني، مع إبداء قبوله لها، ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن** ".

في حين أن إ.هامبورغ، لم تعرف الالتزام بالتسليم.

(ج)- التعاريف القضائية:

عرفت الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا التسليم بأنه:

---

1 – **RENE RODIERE**, Transport maritime, op.cit., p 04.

2 - **GEORGE RIPERT**, Droit maritime, 02ème édition, Tom II, Librairie Arthur Rousseau, Paris, 1992, p 466.

3 – **AMAR ZAHI**, op.cit., p 120.

" **إجراء قانوني يقوم به الناقل عندما يعرض البضائع على المرسل إليه، ويقبلها هذا الأخير** ". [1]

كما أقرت المحكمة العليا التسليم الفعلي، بمعنى أن يكون بين يدي المرسل إليه، وبالتالي فمسؤولية الناقل البحري تظل قائمة الى غاية التسليم الفعلي للبضائع للمرسل إليه أو ممثله القانوني [2] ، وليس بمجرد التفريغ [3] ، أو وضع البضاعة في الميناء. [4]

أما محكمة النقض الفرنسية اعتبرت في قرارها الصادر بتاريخ 17 نوفمبر 1992[5] أن التسليم يجسد في عملية تحويل الحيازة من الناقل الى المرسل إليه، حتى يتمكن من معاينة البضاعة، لا عند حصوله على وثيقة الرفع. [6]

لكن اختلفت محكمة استئناف (D'AIX-EN-PROVENCE) (بفرنسا) عما ذهبت إليه محكمة التجارة بمرسيليا في تعريفها لعملية التسليم، إذ ذهبت محكمة الاستئناف في قرارها المؤرخ في 24 جانفي 1992، الى اعتبار التسليم غير مرتبط بالتحويل المادي

---

1 – **حسان بوعروج**،" مسؤولية الناقل البحري "، المجلة القضائية، عدد خاص، د.و.أ.ت، الجزائر، 1999، ص 21.

أنظر قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 1994/01/17، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 112383، المجلة القضائية، العدد 03، الجزائر، 1994، ص 132.

2 – قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1998/05/26، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 168786، المجلة القضائية، عدد خاص، الجزائر، 1998.

3 – قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1990/01/14، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 62163، المجلة القضائية، العدد الأول، الجزائر، 1991، ص 87.

4 – قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1998/05/16، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 169663، المجلة القضائية، عدد خاص، الجزائر، 1999، ص 178.

5 – C.Cass, 17/11/1992, BTL 1993, p 50.

= « **Il n'ya livraison que si le distinataire manifeste son acceptation de la marchandise qui lui est présentée, en étant en mesure d'en vérifier l'état et le cas échéant, d'assortir son acceptation de réserves, puis de prendre effectivement possession de la chose livrée** ».

6 – C.Cass, 23/07/1990, Publié dans la revue de jurisprudence et de législation de 1990, p 521.

Voir: **BEN AZIZA BOUKEFRIM**, op.cit., p 29.

للبضاعة، لكن يتحقق بقبول الأطراف المذكورة بالوثائق [1]، وكذا إعطاء الناقل وصل التسليم للمرسل إليه لسحب البضاعة.

نستنتج مما تقدم أن كل التعاريف سواء الفقهية منها أو القانونية أو القضائية، وإن اختلفت في ألفاظها وصياغتها، إلا أنها تتحد في معناها وفحواها.

(2)- مكان وميعاد التسليم:

نتطرق أولا الى مكان التسليم ثم الى ميعاد التسليم:

(أ)- مكان التسليم:

يتعين على الناقل – أو من يمثله – تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه، وهو ما نصت عليه المادة 782 ت.ب.

أما في الموانئ الجزائرية، فقد جرت العادة أن يسلم الناقل البضاعة لمؤسسة ميناء الجزائــر التي
تتواجد على مستوى ميناء الجزائر، والتي تلعب دور ممثل المرسل إليه. [2]

في حين اعتبر القضاء الجزائري أن مسؤوليـــة الناقــل البحري لا تنتهي إذا ما سلم البضاعة لمؤسسة التفريغ، لأنها ليست المرسل إليه الحقيقي، [3] وإن كانت تحتكر النشاط. [4]

دفع هذا التناقض بأغلب الناقلين الذين يمارسون نشاطهم إتجاه إفريقيا إلى وضع شرط يفيد عدم مسؤوليتهم في حالة إجبارهم على تسليم البضاعة لمؤسسة ذات إحتكار. [1]

---

1 – C.App D'Aix –en – Provence, 24/01/1992, DMF, 1992, p 203.

2 – تقوم هذه الأخيرة بعملية المعاينة وتقديم التحفظات متى تطلب الأمر ذلك. أنظر:
حياة شتوان، المرجع السابق، ص 103.

3 – لا يعتد كذلك بالتسليم الحكمي أو الرمزي، الذي يحصل بتسليم السند ولا بالتسليم للجمارك، لأنها ليست نائبة عن المرسل إليه، ولا لمقاول التفريغ ما لم يكن وكيلا عن المرسل إليه.

4 – قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1997/07/22، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 153230، المجلة القضائية، عدد خاص، الجزائر، 1999، ص ص. 211-214.

لكنه بتاريخ 13 جوان 1989، أصدرت محكمة النقض الفرنسية قرارا يقضي بأن واقعة التسليم جاءت قانونية، وأن مسؤولية الناقل تتوقف بمجرد وضع البضاعة بين يدي هؤلاء الوسطاء المحتكرين. (2)

(ب)– ميعاد التسليم:

إن تحديد ميعاد التسليم يكتسي أهمية بالغة، إذ على أساسه يتم تحديد الوقت الذي يجب أن يتقدم فيه المرسل إليه لتسلم البضاعة، كما تقوم على أساسه مسؤوليته عن التأخير، ومن خلاله أيضا يبدأ حساب أجل التقادم، وكذا أجل إبداء التحفظات. (3)

إذ أن زمان التسليم غالبا ما لا يكون موضوع نصوص تشريعية خاصة وإنما يحدد عادة وفقا لإرادة الأطراف، بمعنى وفقا للشروط العامة لسندات الشحن.

نميز في هذا الصدد بين حالتين:

- حالة إتفاق الأطراف على ميعاد التسليم.
- حالة عدم اتفاق الأطرف على ميعاد التسليم.

الحالة الأولى: حالة اتفاق الأطراف على ميعاد التسليم:

يلزم الناقل بتسليم البضاعة في الموعد المحدد لذلك طبقا لإرادة الأطراف، التي قد تكون صريحة أو ضمنية.

فقد يكون الاتفاق صريحا، إذا ذكر ميعاد التسليم بسند الشحن، رغم أنه ليس إلزاميا.(4)

[1] – **حياة شتوان**، المرجع السابق، ص 104.

[2] – **MARTIME REMOND GOUILLOUD,** op.cit., p 369.

[3] – **نصيرة بوحدي**، المرجع السابق، ص 32.

[4] – **هاني دويدار**، إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990، الدار الجامعية الجديدة للنشر، ألإسكندرية، 1996، ص 37.

كما قد يكون هذا الاتفاق ضمنيا،وذلك في حالة ما إذا كانت السفينة تعمل في خط ملاحي منتظم حددت له مواعيد الإبحار والوصول، وبالتالي يُحدد ميعاد التسليم باليوم المقرر لوصول السفينة الى ميناء التفريغ.

الحالة الثانية: حالة عدم اتفاق الأطراف على ميعاد التسليم:

إن عدم اتفاق الأطراف على ميعاد محدد للتسليم لا يعني أن للناقل مطلق الحرية من كل قيد في إنجاز النقل البحري، وإنما يظل ملتزماً بإنجازه في فترة زمنية معقولة، وبالتالي التسليم في مدة معقولة كذلك. [1]

ما تجدر الإشارة إليه هو البحث فيما إذا كان الناقل ملزماً بإخطار المرسل إليه بوصول السفينة ؟

لم ينص التقنين البحري الجزائري على مثل هذا الالتـزام [2]، في حين أن القضاء المصري جعل هذا الأمر ملزماً على عاتق الناقل [3] ، في حالات محددة:

- عدم تحديد ميعاد التسليم في سند الشحن.
- عمل السفينة على خط ملاحي غير منتظم.
- طروء تعديل في ميعاد وصول السفينة المحدد من قبل، وهذا عندما يتحدد في سند الشحن الواجب إخطاره. [4]

---

[1] – الضابط هنا مادي، فالعبرة بظروف النقل وليس ظروف الناقل الشخصية. أنظر:

نصيرة بوحدي، المرجع السابق، ص 35.

[2] – رغم أنه يلعب دورا هاما فيما يخص تحديد المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة، هل بسبب تأخر المرسل إليه عن استلام البضاعة أم يرجع على الناقل ؟.

[3] – أخذت به محكمة النقض المصرية لأول مرة في حكم لها صدر في 1988/01/25. أنظر:

أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 137.

[4] – **هاني دويدار**، إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990، المرجع السابق، ص ص.42–43.

لكن هذا الاجتهاد القضائي لا يبدو أنه كثير الأهمية، كون الالتزام بإخطار المرسل إليه لا يمكن أن ينتج أثره إلا في حالة سند الشحن الإسمي [1] غير القابل للتداول.

أما إذا صدر سند شحن لأمر أو لحامله، فلن يتمكن الناقل من إخطار المرسل إليه، لأنه لا يعلم لمن يوجه إليه هذا الإخطار، وبالتالي لا يكون الناقل مدين بهذا الالتزام. [2] لكن على هذا الأخير أن يعلم بوصول السفينة، وهو الرأي السائد عملياً، حتى في حالة ما إذا كان سند الشحن إسمياً. [3]

أما في حالة تداول سند الشحن، فإن صاحب الحق في البضاعة يتغير، وقد يترتب على ذلك تغيير الشخص الواجب إبلاغه، والمذكور بسند الشحن، وبالتالي يصبح إبلاغ الشخص المعين بالسند بدون جدوى من الوجهة العملية.

(3)- أصحاب الحق في تسلم البضاعة:

نصت المادة 782 ت.ب على ما يلي:

" **يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله، والذي يطالب باستلامه بناءً على نسخة من وثيقة الشحن، ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة**".

---

1 – **DIDIER PICON**, op.cit., p 63.

AMAR ZAHI, op.cit., p 126.

2 – **DIDIER PICON**, op.cit., p 64.

3 – **نصيرة بوحدي**، المرجع السابق، ص 37.

لا يجب الخلط بين ما جاءت به المادة 928 ت.ب، حينما ذكرت الإعذار المسبق لصاحب البضاعة الموجه من طرف السلطة المينائية لرفع البضاعة بعد الآجال القانونية، وفكرة الإخطار بالوصول. أنظر:

حياة شتوان، المرجع السابق، ص 98.

يتضح من خلال هذه المادة أن الناقل البحري يتعين عليه التحقق من شخصية مستلم البضاعة، إذ أن تسليمها لشخص ليس له الحق في استلامها لا يبرئ ذمته. [1]

أما في حالة تسليم البضاعة الى شخص يدعي أنه مرسل إليه بموجب سند شحن مزور، فالتقنين البحري لم يتطرق الى هذه الحالة، في حين أن القضاء الفرنسي تعرض لمثل هذه القضايا، إذ قضى بعدم مسؤولية الناقل البحري في حالة تسليم البضاعة الى مثل هذا الشخص. [2]

ووفقا للمادة 2/4 بند (ب) من إ.هامبورغ، فإن مسؤولية الناقل البحري تنتهي بتسليمه البضاعة للمرسل إليه، أو بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع، أو بتسليمها الى سلطة أو طرف ثالث أخر توجب القوانين واللوائح السارية – في ميناء التفريغ – تسليم البضاعة له. [3]

حسب تقديري، إن تسليم البضاعة على النحو الذي تورده الاتفاقية، يؤدي في بعض الأحوال الى إبراء الناقل من المسؤولية، دون أن يكون ثمة تسليم فعلي للبضائع للمرسل إليه، ويبدو ذلك في الحالة التي يضع فيها الناقل البضائع تحت تصرف المرسل إليه دون أن يسلمها له فعلا.

إذن المرسل إليه هو كل شخص طبيعي أو معنوي، له الحق في تسلم البضاعة عند نهاية الرحلة البحرية بتقديمه لسند الشحن. [4] بعبارة أخرى، هو المستفيد من عقد النقل

---

[1] – **عادل علي المقدادي**، المرجع السابق، ص 123.

لا تعد مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل إليه في استلام البضاعة، وإنما تستلمها بناءً على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هي " وفاء الرسوم المستحقة ".

أنظر: **أحمد محمود حسني**، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 509.

[2] – C.App de Paris, 22/11/1996, BTL 1997, p 199.

[3] – **كمال حمدي**، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 56.

[4] - **INNOCENT FETZE KAMDEM**, op.cit., p 61.
PORT D'ALGER, Périodique d'information du Port d'Alger, HORS SERIE, N° 03, Juin 2001, p 29.

البحري، بنقل بضاعته بحرا في حالة جيدة حسب المواصفات والحالة التي تتم شحنها عليها وفقا لسند الشحن. [1]

(4)– أداة تسليم البضاعة:

يعد سند الشحن الأداة التي بموجبها يتم تسليم البضاعة الى صاحبها، ويختلف – سند الشحن – باختلاف مركز المرسل إليه، من سند شحن إسمي الى سند شحن لأمر أو لحامله، الى حالة تعدد نسخ سند الشحن.

(أ)– سند شحن إسمي (باسم شخص معين):

يسمى بسنـــد شحن إسمي لأنه يعين إسم المرسل إليه شخصيا. [2] وفي مثل هذا السند الإسمي يبرم عقد النقل بين الشاحن والمجهز، لكن لصالح الشخص المبين إسمه بالسند فقط. [3]

فتطبيقا للمادة 758/أ ت.ب، فإذا صدر سند الشحن باسم شخص معين، كان هذا السنـــد إسميا، وهنا يلتـــزم الناقـــل بتسليم البضاعـــة لمن حـــرر السند باسمـــه، ذلك بعـــد التحقق من هوية الشخص الذي يطالب بالبضاعة قبـــل تسليمها إليه، وهو ما أكـــدته المادة 784/(أ) ت.ب. [4]

---

1 – **فاطمة مستيري**، "عقد النقل البحري في القانون البحري الجزائري "، المجلة القضائية، عدد خاص، د.و.أ.ت، الجزائر، 1999، ص 62.

2 – **زهرة ناجي**، المرجع السابق ص 29.

3 – **المرجع نفسه** ، ص 30.

4 – تنص المادة 784(أ) ت.ب على ما يلي:

" **يعين الشخص الذي ترسل البضاعة إليه في النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة شحن كما يلي:**

أ– عندما تكون وثيقة الشحن إسمية: إسم الشخص في وثيقة الشحن ".

ما تجدر الإشارة إليه، هو عندما يحرر سند الشحن باسم المرسل إليـــه، فإن البيان " **لأمـــر** " المطبوع على سند الشحن، يجب أن يشطب من طرف الشاحن، ويوضع بيان "**عدم القابلية للتداول** ". [1]

يكون التنازل عن سند الشحن الإسمي بإتباع القواعد المقررة بشأن حوالة الحق [2] ، المنصوص عليها في المادة 239 وما يليها من التقنين المدني.

(ب)- سند شحن لأمر:

سند شحن لأمر يمكن أن يكون إما لأمر الشاحن أو لأمر شخص معين من قبله، وهذا ما نصت عليه المادة 1/758 ت.ب في البند(ب).

أما إذا حررت وثيقة الشحن لأمر، ولم يعين الشخص الذي صدر الأمر لأجله، ففي هذه الحالة تعد وثيقة الشحن لأمر الشاحن، هذا ما أكدته المادة 2/758 ت.ب [3]

كما أنه يجوز تداول سند الشحن عن طريق التظهير بما يفيد نقل الحق الثابت فيه إلى شخص أخر [1]، وفي حالة تظهيرها يتم التسليم لآخر مظهر إليه، الذي يعد مرسلا

---

1 – **PATRICIA CORDIER,** op.cit., p 06.
PIERRE-PAUL GACON, op.cit., p 52.

2 – إلا أن المادة 759/(أ) ت.ب نصت على ما يلي:

" **يمكن نقل وثيقة الشحن لإسم شخص أخر أي:**

أ- وثيقة الشحن الإسمية، بالتخلي عن الدين ... "

بالتالي فإن المشرع الجزائري وقع في خطأ حين نص على أن وثيقة الشحن الإسمية يمكن نقلها لإسم شخص أخر بالتخلي عن دين، فكان من الأجدر أن يستعمل في النص العربي مصطلح " حوالة الحق " لأن في سند الشحن، الدائن بالبضاعة هو المرسل إليه، وهو الذي يقوم بالتنازل عن حقه قبل الناقل إلى شخص من الغير، لهذا من الأفضل أن نقول تخلي المرسل إليه عن حقه وليس عن دينه.

3 – غير أنه لا توجد عبارة محددة ومضبوطة للنص على " شرط الأمر " فالأطراف لهم الحرية في تبني أية عبارة تدل بوضوح على نيتهم في جعل سند الشحن لأمر، كأن يتضمن شرط (notifier à…..)، ومن خلال هذا=

= الشرط وعند وصول السفينة، يجب على الربان أن يخطر الهيئة التي ستستلم البضاعة، وشرط كهذا لا يغير من طبيعة السند الذي يبقى سند شحن لأمر، أنظر:

ALBERT BOYET, op.cit., p 13.

1 – **هاني دويدار**، إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 95.

إليه [1]، الأمر الذي يسهل بيع البضاعة دون تسليمها، ولا يسلمها الربان إلا للمظهر إليه.[2]

يعد سند الشحن لأمر الشكل المستعمل غالبا [3] ، خاصة عندما تكون البضاعة محل بيع خلال فترة نقلها بحراً أو موضوع لعمليات الرهن. [4]

(ج)- سند شحن لحامله:

يقـــوم الناقل بموجب سند الشحن لحامله بتسليم البضاعة لأي شخص يتقدم إليه ومعه سند شحن عند الوصول[5]، وهو ما نصت عليه المادة 784/ج ت.ب.

يمكن نقل وثيقة الشحن لشخص أخر بتسليمها له [6]، وهنا لا يكلف الحامل بإثبات إنتقال ملكية البضاعة إليه، إذ أن وجود السند بيده يكون دليل على ذلك. [7] وهذا النوع لا يوفر الأمن لصاحب الحق الذي لا يمكن إثبات حقه إذا ضاع منه السند، أو سرق لعدم ذكر الإسم به.

(د)- تعدد نسح سند الشحن:

---

1 – **LEKHMISSI MAMERI**, op.cit., p 24.

2 – نظم المشرع الجزائري كيفية تظهير سند الشحن بموجب المادة 543 مكرر13 من المرسوم التشريعي رقم 93-08، المؤرخ في 1993/04/25، المعدل والمتمم للقانون التجاري.

3 – **زهرة ناجي**، المرجع السابق، ص 31.

4 – **ALBERT BOYET**, op.cit., p 13.

5 – **محمد السيد الفقي**، المرجع السابق، ص 339.

– أي أن المرسل إليه هو حامل سند الشحن عند وصول السفينة، والذي يتقدم به. أنظر:

PIERRE-PAUL GACON, op.cit., p 52.

6 – **LEKHMISSI MAMERI**, op.cit., p 25.

7 – **نصيرة بوحدى**، المرجع السابق، ص 57.

أصلا يقوم الناقل بتسليم البضاعة الى الشخص الأول الذي يتقدم بموجب نسخة أصلية لسند الشحن، وبالتالي تتوقف مسؤوليته الى هذا الحد[1] ، لكن قد يتقدم عدة أشخاص يحملون وثيقة الشحن للمطالبة بالبضاعة، فيمتنع الناقل عن تسليمها لأي منهم، بل يقوم بإيداعها في مكان أمين[2]، على حساب المرسل إليه، لغاية تحديد المرسل إليه القانوني، ونجد أساس ذلك في المادة 785 ت.ب وعند تسليم البضاعة لهذا الأخير تفقد باقي النسخ قيمتها بالنسبة للناقل، وهذا ما نصت عليه المادة 786 ت.ب. [3]

ما تجدر الإشارة إليه، هو أن إ.هامبورغ لم تتعرض لعدة مسائل تخص عملية التسليم، كأوامر التسليم، والإذن بالتسليم، والتسليم في حالة تعدد نسخ سند الشحن.

المبحث الثاني

النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

---

1 – **LEKHMISSI MAMERI**, op.cit., p 105.

2 – **نصيرة بوحدى**، المرجع السابق، ص 79.

3 – تنص المادة 786 ت.ب على ما يلي:

" عندما تسلم البضائع من قبل الناقل أو من يمثله الى المرسل إليه القانوني مقابل تسليم نسخة من وثيقة الشحن، تفقد النسخ الأخرى أي قيمة لها ".

تقوم المسؤولية المدنية للناقل البحري في حالة الإخلال بإحدى الالتزامات السابق ذكرها – إذ يختلف أساسها من التقنين البحري إلى اتفاقية هامبورغ، وهذا ما سنتطرق إليه في (المطلب الأول)، وكذا للناقل البحري نطاق تسري من خلاله هذه المسؤولية، وهذا ما سنتطرق إليه في(المطلب الثاني).

المطلب الأول

أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يختلف أساس المسؤولية المدنية للناقل البحري باختلاف طبيعة إلتزام الناقل سواءً في التقنين البحري أو في اتفاقية هامبورغ.

الفرع الأول

أساس مسؤولية الناقل البحري في التقنين البحري

يتضح من نص المادة 802 ت.ب[1] أن إلتزام الناقل البحري هو إلتزام بتحقيق نتيجة، وعلى هذا الأساس فالمضرور(الشاحن) لا يكلف بإقامة الدليل على إرتكاب الناقل لخطأ ما، بل يكفي إثبات وقوع الضرر له، والمتمثل في عدم توصيل البضاعة كاملة وسليمة في الميعاد المحدد.

إلا أن المادة 803 من ت.ب، نصت على حالات إستئثنائية تعفي الناقل البحري من المسؤولية في حالة تحقيق إحداها.

الفرع الثاني

---

[1] – تنص المادة 802 ت.ب على ما يلي:

" **يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية** ".

أساس مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية هامبورغ

تقيم الفقرة الأولى من المادة 5 من الإتفاقية[1] مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو عن التأخير في وصولها على أساس قرينة الخطأ أو الإهمال المفترض. [2]

يكفي المضرور لحصوله على التعويض إثبات وجود البضاعة في حراسة الناقل لحظة وقوع الضرر.

لكن نفس الفقرة أتاحت للناقل أسلوباً مرناً وعاماً يمكن بمقتضاه التخلص من المسؤولية ألا وهو إتخاذه – هو أو تابعوه – كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، مما يدل أن إلتزام الناقل البحري هو إلتزام ببذل عناية. [3]

أساند رأي الأستاذ " **أحمد محمود حسني** " الذي يرى أن الحماية المرجوة للشاحنين كان يمكن أن تتحقق فيما لو كانت اتفاقية هامبورغ قد جعلت الناقل مسؤولا " **ما لم يثبت أن الضرر الذي لحق بالبضائع قد نتج عن فعل أو حادث لا يرجع إليه أو إلى تابعيه** ".[4]

---

1 – تنص الفقرة الأولى من المادة 5 من الاتفاقية على أنه:

" يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدته على الوجه المبين في المادة 4، ما لم يثبت الناقل أنه قد إتخذ هو أو أحد مستخدموه أو وكلائه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته ".

2 – **سعيد يحي**، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978، قواعد هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986، ص 36.

3 - **TARIN Guillaume**, Les conflits de conventions internationales en droit du transport de marchandises par mer, Mémoire de DESS de sciences politiques,Université PAUL CEZANNE de droit et d’économie et des sciences, D’Aix-Marseille, 1999-2000, p20.

4 – **أحمد محمود حسني**، عقد النقل البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، المرجع السابق، ص 122.

في حين أن الفقرة الرابعة من المادة نفسها أتت بعكس ما نصت عليه الفقرة الأولى، إذ جعلت مسؤولية الناقل عن الضرر الناشئ عن الحريق تقوم على فكرة الخطأ الواجب الإثبات، فإذا أثبت المدعى أن الحريق قد نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل – أو مستخدميه – في إتخاذ التدابير المعقول اتخاذها لإخماد الحريق أو التخفيف منها قامت مسؤولية الناقل. [1]

يظهر من خلال ذلك أن اتفاقية هامبورغ جاءت تخدم مصلحة الناقل على حساب الشاحن في أساس المسؤولية المدنية.

وبالتالي، أحسن المشرع الجزائري في عدم نقل نص المادة 5 من الاتفاقية إلى التقنين البحري، حتى لا يدفع الناقل بمسؤوليته المدنية بإثبات أنه إتخذ العناية اللازمة لمنع وقوع الضرر.

المطلب الثاني

نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لمسؤولية الناقل البحري للبضائع نطاق مادي(الفرع الأول)، وشخصي(الفرع الثاني) وزماني ومكاني (الفرع الثالث).

الفرع الأول

النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري

[1] – **رشيدة مساوي**، عقد النقل والتأمين، منشور على الموقع التالي:
www.mesaoui.jeeran.com/archive/2006/3/335 90.

يقصد بالنطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري الأضرار التي من أجلها تقوم المسؤولية، وتتمثل في هلاك البضاعة(أولا)، التلف (ثاني) والتأخير في التسليم(ثالثا)، وهي نفسها التي تغطيها إ.هامبورغ في المادة 1/5.

أولا: هلاك البضاعة

يرى الأستاذ " **عمر الزاهي** " أن الهلاك الجزئي يحدث إذا كنا بصدد نقص كمي في البضاعة دون نقص نوعي. [1]

كما أن مسألة تقدير وجود هلاك جزئي يعود إلى مقارنة وزن أو حجم البضاعة أو عددها المذكور في سند الشحن مع وزنها وحجمها أو عددها الذي يسلمه الناقل الى المرسل إليه عند الوصول، والفرق في ذلك يتحمله الناقل إلا إذا كان قد أورد تحفظ في سند الشحن عن وزن البضاعة أو مقدرها، وعندئذ يتوجب على الشاحن – أو المرسل إليه – إثبات مقدار البضاعة عند الشحن، فإذا إستطاع ذلك يسأل الناقل عن الهلاك الجزئي.

إلا أن فاصل التفرقة بين الهلاك الكلي والهلاك الجزئي هو التسليم، إذ أن هذا الأخير ينفي وقوع الهلاك الكلي.

(2)– الهلاك الحكمي(المفترض):

نص عليه المشرع الجزائري في المادة 2/788 ت.ب [2]، ويحدث عندما لا تسلم البضاعة إلى أصحابها خلال مدة يحددها القانون، إلا أن المشرع الجزائري لم يحدد هذه المدة، مما يشكل فراغا تشريعيا يستوجب سده، إلا أن المادة 3/5 من إ.هامبورغ تعرضت له، إذ تعتبر البضاعة في حكم الهلاك الحكمي إذا لم تسلم خلال 60 يوماً من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم.

ثانيا: تلف البضاعة:

1 – **AMAR ZAHI**, op.cit., p 141.

2 – عبرت عليه الفقرة الثانية من المادة 788 ت.ب بحالة الفقدان أو الضرر المفترضين.

يقصد بتلف البضاعة وصولها كاملة من حيث وزنها ومقدراها، إلا أنها معيبة، كما لو كانت البضاعة زجاجا وتكسرت أجزاء منها[1]، أو كانت البضاعة أجهزة كهرومنزلية ووصلت محطمة، أو زهور وصلت ذابلة. [2]

يرى الأستاذ " **جمال الدين عوض** " أنه إذا تلف جزء من البضاعة بحيث لا يصلح الجزء المتبقي منها للاستعمال، فإننا نكون أمام هلاك كلي للبضاعة [3]، وهو ما لا أسانده، ذلك أن معيار التفرقة بين الهلاك الكلي للبضاعة والتلف هو حصول التسليم من عدمه، وتحديد وجود التلف يتم بمقارنة ما هو وارد في سند الشحن من بيانات مع ما تم تسليمه من قبل الناقل بعد تمام الرحلة. [4]

ثالثا: التأخير في تسليم البضاعة:

التأخير يعني عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعـــة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري، أو في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يكن هناك إتفاق على وقت تسليم البضاعة.

فإذا كان ميعاد تسليم البضاعة محدد في سند الشحن، فإن التزام الناقل يكون بتحقيق نتيجة، وبالتالي فإثبات التأخير لا يثير أي صعوبة، ذلك أن مجرد حلول ذلك الميعاد دون حصول التسليم يكون بذاته خطأً عقدياً.

أما في حالة ما إذا لم يكن هناك ميعاد متفقاً عليه لتسليم البضاعة، فإن الميعاد الذي يكون واجبا فيه التسليم هو الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل الحريص[5] ، والتأخير لا

---

1 – **لطيف جبر كوماني**، المرجع السابق، ص 123.

2 – **AMAR ZAHI**, op.cit., p 142.

3 – **علي جمال الدين عوض**، النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 531.

4 – قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1995/04/11، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 119292، نشرة القضاة، العدد 49.

5 – معيار الرجل الحريص معيار موضوعي خاضع للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع، وغير خاضع في ذلك لرقابة محكمة النقض. أنظر:

يلحق ضررا بالبضاعة، وإنما يلحق ضررا اقتصاديا بالمرسل إليه، فيفوت عليه كسبا أو يلحق به خسارة، كأن تتعرض البضاعة الى كساد مما يؤدي الى هبوط أسعارها.

بالتالي يفترض في حالة التأخير أن البضاعة وصلت سليمة عكس الهلاك أو التلف. (1)

ومصطلح التأخير وارد صراحة في نص المادتان 805 ت.ب(2) و2/5 من إ.هامبورغ. (3)

إذ تؤكد هاتان المادتان على وقوع التأخير إذا لم يتم تسليم البضاعة في الوقت المنصوص عليه في عقد النقل البحري، أو في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب التسليم خلالها.

كما أن المادة 1/775 ت.ب، لم تذكر مصطلح "**التأخير**" كما هو مذكور في إ.هامبورغ، لكنها تلح على التسليم في الميعاد المعقول. (4)

كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 68.

[1] – في حين يرى الأستاذ " **عمر الزاهي** " أن التأخير في حد ذاته ليس محرك مسؤولية الناقل، وإنما المحرك الحقيقي هو الأثر المترتب عن التأخير والمتمثل في الخسارة، والتلف اللذان يلحقان بالبضاعة. أنظر:

AMAR ZAHI, op.cit., p 142.

[2] – هذا إثر تعديل 1998، لكن قبل التعديل لم تشير المادة 805 ت.ب إلى حالة التأخير كسبب من أسباب قيام مسؤولية الناقل البحري، شأنها شأن اتفاقية بروكسل.

[3] – تنص المادة 2/5 من إ.هامبورغ على أنه:

" يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود المهلة المتفق عليها صراحة، أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة ".

[4] – **LEKHMISSI MAMERI**, op.cit., p116.

أما محكمة استئناف باريس، فقد قضت أنه في حالة عدم تحديد ميعاد التسليم في سند الشحن، فينبغي أن يكون تسليم البضاعة في الميعاد المعقول، وحدّد هذا الأخير بمدة شهرين لعبور السفينة حوض البحر الأبيض المتوسط. [1]

الفرع الثاني

النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري

كان الناقل البحري غداة الاستقلال يتمثل في الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (CNAN)[2]، والتي كانت محتكرة من طرف الدولة [3]، ولكثرة المبادلات التجارية عن طريق البحر، وبغية تخفيف الضغط على هذه الشركة، ثم إنشاء شركات نقل أخرى[4]، الى جانب الشركة الجزائرية للنقل البحري.

أما نتيجة للتحولات الاقتصادية التي عرفتها البلاد، وتراجع الدولة عن التدخـــل في الحقل الاقتصادي، فتح مجال النقل البحري لاستغلاله للخواص[5] ، عن طريق منح حق الامتياز[1]، مع احتفاظها بالملكية العامة للنقل، ويظهر ذلك من خلال المادة 571 ت.ب (المعدلة).[2]

---

1 – C.App de Paris, 15/01/1997, DMF 1997, p 340.

2 – كلمة (**CNAN**) مختصرة لتسمية« **Compagnie Nationale Algérienne de Navigation** » والتي أنشأت بموجب المرسوم رقم 63–489 المؤرخ في 31 ديسمبر 1963، المتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج ر عدد 06، الصادرة بتاريخ 1964/01/17.

3 – المادة 571 ت.ب (قبل التعديل).

4 – تتمثل هذه الشركات في:
- شركة لنقل المحروقات.
- شركة لنقل المسافرين.

5 – نصت عليه المادة 1/571 ت.ب(المعدلة)، إذ أصبح الأشخاص المؤهلين لاستغلال نشاط النقل البحري هم:
- الأشخاص الطبيعيون من جنسية جزائرية.
- المؤسسات العمومية الجزائرية.

سنحاول دراسة الناقل المتعاقد والناقل الفعلي في شق، والناقل في النقل المتتابع والناقل في النقل المختلط في شق آخر.

أولا: الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

أصلا يقوم الناقل المتعاقد مع الشاحن بنفسه تنفيذ عقد النقل البحري برمته، لكن هناك حالات أخرى أين توكل هذه المهمة الى ناقل أخر يدعى الناقل الفعلي.

لذا سنتطرق للناقل المتعاقد ثم للناقل الفعلي .

(1)- الناقل المتعاقد:

الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن، ويكتسب الناقل تلك الصفة من واقع اتفاقه مع الشاحن على النقل، بغض النظر عما إذا قـــام هو بعملية النقل أو كلف ناقلا بحريا آخر بإنجازها.

يترتب على ذلك أن يكون إسم الناقل المتعاقد مذكورا في سند الشحن، وبالتالي يكون مسؤولا في مواجهة الغير. [3]

في حالة عدم ذكر إسم الناقل بسند الشحن أو ذكر بصفة غير دقيقة أو غير واضحة، اعتبر مجهز السفينة هو الناقل طبقا للمادة 754 ت.ب. وهو ما كرسه القضاء بدوره. [1]

- الأشخاص الاعتباريون الخاضعون للقانون الجزائري، ويوجد المركز الرئيسي لنشاطهم في الجزائر، ولهم صفة مجهزي السفينة.

[1] – نصت عليه المادة 2/571 ت.ب (المعدلة)، إذ يُمنح الامتياز على أساس دفتر الشروط وفقا للشروط والكيفيات المحددة عن طريق التنظيم، ويتمثل هذا الأخير في المرسوم التنفيذي رقم 2000–81 المؤرخ في 2000/04/09، والمتضمن تحديد شروط إستغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج ر عدد 21، لسنة 2001.

[2] – تنص المادة 571 ت.ب على ما يلي:

" **النقل البحري ملكية عامة ويمكن أن يكون موضوع إمتياز** ".

[3] – **نصيرة بوحدى**، المرجع السابق، ص 47.

أما إ.هامبورغ فقد تعرضت للناقل المتعاقد بصورة صريحة في الفقرة الأولى من المادة الأولى.

(2)- الناقل الفعلي:

قد يعهد الناقل المتعاقد بتنفيذ النقل كله أو جزء منه الى ناقل آخر يدعى هذا الأخير " **الناقل الفعلي** " أو " **الناقل البديل** ".

والناقل المتعاقد يملك هذه الإمكانية دون حاجة الى ترخيص من الشاحن، إلا إذا تضمن العقد إلزامية تنفيذه من طرف الناقل المتعاقد.

إذ أن التقنين البحري سكت عن التفرقة بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، في حين أن إ.هامبورغ نصت صراحة على هذه التفرقة في الفقرة الثانية من المادة الأولى منها.

لكن التساؤل الذي يطرح: ما هي الآثار المترتبة على قيام الناقل الفعلي بإتمام عملية النقل في مواجهة المرسل إليه ؟

في هذه الحالة يلتزم الناقل الفعلي بتسليم البضاعة الى المرسل إليه، لكن الصعوبة تثور حول كيفية تعرف المرسل إليه على الناقل الفعلي الذي يلتزم بتسليم البضاعة إليه، إذ يقوم الناقل المتعاقد بإبلاغ المرسل إليه على أن عملية النقل يتم تنفيذها من طرف ناقل آخر وهو الناقل الفعلي، وذلك قبل وصول السفينة الى ميناء الوصول. [(2)]

في حين تعرضت المادة 10 من إ.هامبورغ لمسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي في حالة حدوث أضرار وخسائر للبضاعة، أو تأخير وصولها، إذ جاءت بالأحكام التالية:

في حالة حدوث أضرار وخسائر للبضاعة فللشاحن – أو المرسل إليه – الحق في إحدى الخيارين:

---

[1] – قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1993/10/25، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 111669، المجلة القضائية، العدد 01، الجزائر، 1994، ص 164.

[2] – **نصيرة بوحدى**، المرجع السابق، ص 48.

1- إما الرجوع مباشرة على الناقل المتعاقد بطلب التعويض عن الأضرار التي حدثت أثناء تنفيذ عقد النقل، سواءً عهد الناقل المتعاقد عملية النقل برمتها الى ناقل فعلي أو عهد الى هذا الأخير بجزء منها فقط، وهذا طبقا للفقرة الأولى.

2- إما الرجوع على الناقل الفعلي بطلب التعويض عن الأضرار التي لحقت البضاعة في فترة تواجدها عنده[1]، أي عن الأضرار التي حدثت أثناء الجــزء الذي قام بتنفيذه من النقل[2]، وهذا طبقا لما ورد في الفقرة الثانية.

ولما كان الناقل المتعاقد – طبقا للفقرة الأولى- مسؤولا عن النقل بكامله، رغم إسناد تنفيذ العقد كله أو بعضه الى الناقل الفعلي، وكان الناقل الفعلي –وفقا للفقرة الثانية- مسؤولا عن النقل الذي يقوم بتنفيذه، فإنه يحق للمرسل إليه أيضا أن يرجع عليهما بالتضامن معاً بدعوى التضامن، هذا طبقا للفقرة الرابعة من المادة السابقة الذكر. وجاءت الفقرة السادسة لتنص على أنه يحق لكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي الرجوع على الآخر لتسوية التعويضات التي دفعها كل منهما.

ثانيا: الناقل في النقل المتتابع والناقل في النقل المختلط

يختلف مجال مسؤولية النقل البحري باختلاف طبيعة النقل الذي يقوم به من نقل متتابع الى نقل مختلط.

(1)- الناقل في النقل المتتابع:

هو النقل الذي يكون بحريا في جميع أجزائه[3]، وفي هذا النوع من النقل يتفق فيه الشاحن والناقل الأول على أن يتولى هذا الأخير عملية النقل الى مكان معين، ثم يسلم

---

1 – على أن يثبت الشاحن أو المرسل إليه أن الضرر وقع أثناء وجود البضائع في عهدته. أنظر:

كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 79.

2 – **أحمد محمود حسني،** عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد،المرجع السابق، ص 190.

3 – **نصيرة بوحدى،** المرجع السابق، ص 27.

البضاعة الى ناقل ثانٍ لنقلها إلى مكان لاحق، ثم يسلمها هذا الأخير أيضا إلى الناقل الذي يليه، وهكذا بالتتابع حتى تصل البضاعة الى المرسل إليه.

ما تجدر الإشارة إليه هو أن هذا النوع من النقل يتم بواسطة سند شحن واحد لكل عمليات النقل المتعاقبة. [1] أي لا يجوز للناقل الثاني إصدار سند شحن منفصل لمسافة النقل المتممة من طرفه، وبالتالي فهذا النوع من النقل يخضع لشروط سند الشحن المباشر لا غير، ذلك حسب ما تم الاتفاق عليه بين الناقل الأول والشاحن. [2] وهو ما أكدته المادة 764 ت.ب والمادة 11 من إ.هامبورغ.

مثال عن ذلـــك: أن ترسل بضاعة من الإسكنـــدرية الى نيويورك، ولا يكون هناك خط ملاحي مباشر بين الإسكندرية ونيويورك، فيتم النقل في هذه الحالة على مرحلتين، من الإسكندرية الى جينوة (إيطاليا) على سفينة ثم من جينوة إلى نيويورك على سفينة أخرى. [3]

يترتـــب عن هذا النـــوع من النقل طبقا للمادة 765 ت.ب، أنه يحق للمرسل إليه الرجوع على الناقل الأول – مصدر سند الشحن – عن كل مسافة النقل التي تسري عليها وثيقة الشحن حتى تسليم البضاعة للمرسل إليه، وما على الناقل الأول بعد ذلك إلا الرجـــوع على الناقلين اللاحقين شـــرط إثبات أن الضرر نشأ خلال وجود البضاعـــة في مسافة النقل التي قام بها كل ناقل بالتكافل والتضامن مع الناقل الأول، وهذا طبقا للمادة 766 ت.ب. [4]

---

1 – **كمال حمدي**، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 74.

2 – هذا عكس تعامل الناقل المتعاقد والناقل الفعلي – كما سبق شرحه – إذ الأول يعهد الى الثاني بتنفيذ عملية النقل دون علم الشاحن.

3 – **مصطفى كمال طه**، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 326.

4 – تنص المادة 766 ت.ب على ما يلي:

" يتمتع الناقل الذي يكون دفع تعويضاً لصاحب البضاعة، نظراً لمسؤوليته التكافلية والتضامنية الناتجة عن وثيقة شحن مباشرة، بحق الرجوع على الناقلين الآخرين والمسؤولية بموجب وثيقة الشحن.

بيد أنه لا يمكن ممارسة هذا الرجوع ضد ناقل يثبت بأن الضرر لم يحصل على مسافته ".

في حين تتمثل الصورة الثانية – التي لم ينظمها المشرع الجزائري – في أن يقوم الشاحن بالتعاقد مع الناقل الأول في أن يتولى هذا الأخير إيصال البضاعة الى نقطة معينة، ثم يتعاقد الشاحن مع ناقل ثاني لإيصال البضاعة الى ميناء الوصول، وهنا نكون بصدد عقدين مستقلين. [1]

(2)– الناقل في النقل المختلط:

نظم المشرع الجزائري النقل المختلط بموجب المـــادة 763 ت.ب، في حين أن اتفاقية هامبورغ لم تنظمه. [2]

إن هـــذا النـــوع من النقـــل يتـــم في أوســـاط مختلفـــة، يتم بطريـــق البحـــر في جزء منه، وبطريق البر أو الجو أو السكة الحديدية في الجزء الأخر[3]، ولا يخلو الأمر من إحدى الفرضيتين:

- إما أن يتعاقد الشاحن مع الناقل البحري والبري والجوي، كل منهم على حدى، وفي هذه الحالة نكون بصدد عقود نقل مستقلة تسري على كل واحد منه الأحكام الخاصة به.
- إما أن يتعاقد الشاحن مع الناقل البحري على نقل البضاعة الى البلد المقصود بطريق البحر والبر معاً، أو يتعاقد عن نفس الأمر مع الناقل البري، وفي هذه الحالة نكون بصدد عقد نقل واحد يضم جميع عمليات النقل المختلفة، لكن هذا العقد لا يثبت بسند واحد كما هو الشأن في النقل المتتابع لاختلاف طبيعة عمليات النقل المختلفة، بل يصدر في هذه الحالة سند خاص بالنقل البحري وتذكرة نقل

---

1 – **نصيرة بوجدى**، المرجع السابق، ص 29.

2 – كما أن هذا النوع من النقل تم تنظيمه عن طريق معاهدة النقل المختلط الدولي للبضائع، المعتمدة بجنيف بتاريخ 1980/05/24.

3 – كأن تكون البضاعة مرسلة من القاهرة الى باريس، فإنها تنقل بالسكة الحديدية من القاهرة الى الإسكندرية، وبطريق البحر من الإسكندرية الى مرسيليا، وبطريق السكة الحديدية من مرسيليا الى باريس. أنظر:

مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 328.

خاصة بالنقل البري، ويرفق السندان أحدهما بالآخر، ويطبق القانون البحري على الجزء الخاص بالنقل البحري، ويسري القانون التجاري على الجزء الخاص بالنقل البري، وقواعد قانون الطيران على النقل الجوي. [1]

لقد أظهر العمل البحري سند شحن جديد يُعرف " **بسند الشحن المباشر** "، وهو الذي ينظم جميع مراحل النقل، سواءً كانت بحرية أو جوية أو برية، فيصدر فيه أحد الناقلين سند شحن مباشر، وعليه أن يرتب مع الناقلين الآخرين مراحل النقل الأخرى.[2]

أما في حالة حدوث ضرر للبضاعة، فما على المرسل إليه إلا الرجوع على الناقل الأول مصدر سند الشحن المباشر عن كل مسافة النقل التي قام بها، أو الرجوع عليهم جميعا بالتضامن، ويسري عليه نفس حكم المادة 765 ت.ب.

الفرع الثالث

النطاق الزماني والمكاني لمسؤولية الناقل البحري

سنتطرق أولا للنطاق الزماني لمسؤولية الناقل البحري ثم للنطاق المكاني ثانياً.

أولا: النطاق الزماني لمسؤولية الناقل البحري:

نصت المادة 802 ت.ب، على الفترة الزمنية التي تسري خلالها أحكام مسؤولية الناقل البحري والمتمثلة منذ تكفله بها – أي إستلامه للبضاعة – إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني.

---

[1] – **إيليا صفا**، المرجع السابق، ص 188.

[2] – **أحمد محمود حسني**، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد،المرجع السابق، ص 191.

إلا أنه بالرجوع إلى أحكام الباب الخامس من التقنين البحري الخاص بالنشاطات المينائية، وخلق المؤسسة المكلفة بالمناولة المينائية، أصبحت هذه الأخيرة تقوم بعمليات الشحن والرص والتفريغ – كانت في الأصل من إختصاصات الناقل البحري – وبالتالي ترتب عن ذلك تضييق النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري. [1]

في حين أن الفقرة الأولى من المادة 4 من إ.هامبروغ وسعت من النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، إذ غطت الاتفاقية مسؤولية الناقل الفترة التي تكون فيها البضاعة في حراسته في ميناء الشحن وأثناء النقل والتفريغ[2]، أي منذ أن يتسلم الناقل البضاعة من الشاحن في ميناء الشحن إلى غاية تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول.

ثانيا: النطاق المكاني لمسؤولية الناقل البحري:

عالجت المادة الثانية من اتفاقية هامبورغ النطاق الذي تسري عليه قواعدها فيـــه، إذ كي تطبق الاتفاقية يجب أن يكون النقل البحري دولياً، أي أن قواعد الاتفاقية تطبق على النقل البحري بين ميناءين تابعين لدولتين مختلفتين، ولا مجال لتطبيقها على النقل البحري للبضائع الذي يقع بين ميناءين تابعين لدولة واحدة، حتى ولو كانت هذه الدولة طرفا في الاتفاقية.

وإن اشترطت الاتفاقية ضرورة حصول النقل بين ميناءين مختلفين إلا أنها لم تشترط أن يكون هذان الميناءان تابعين لدولتين متعاقدتين، وبالتالي فالاتفاقية وضعت بعض الضوابط لهذا السريان المكاني، وهذه الضوابط في مجموعها تشير إلى ضرورة إرتباط النقل بإحدى الدول المتعاقدة، وعند تخلف أحد هذه الضوابط، فإنه ينبغي لسريان قواعد الاتفاقية أن تنصرف إرادة الأطراف إلى ذلك.

---

[1] – في حين نجد أن المادة 7 من إ.بروكسل تغطي مسؤولية الناقل البحري في الفترة ما بين بدء الشحن ونهاية التفريغ، ويبقى للأطراف الحرية التعاقدية خارج هذا النطاق.

[2] – **كمال حمدي**، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 14.

وتتمثل هذه الضوابط فيما يلي:

(1)- إذا كان ميناء الشحن المذكور في عقد النقل البحري من إحدى الدول المتعاقدة، بعض النظر عما إذا كان ميناء التفريغ هو الأخر من دولة متعاقدة. [1]

(2)- إذا كان ميناء التفريغ من إحدى الدول المتعاقدة. [2]

(3)- إذا كان أحد موانئ التفريغ الاختيارية واقعا في إحدى الدول المتعاقدة. [3]

(4)- إذا كان صدور سند الشحن - أو أية وثيقة لعقد النقل البحري - في دولة متعاقــدة، ومن ثمة فــلا يشترط في هذه الحالة لسريان قواعــد هامبورغ أي من ميناءين الشحن أو التفريغ واقعاً في إحدى الدول الأطراف في الاتفاقية. [4]

(5) - إذا نص في سند الشحن على خضوع النقل لأحكام الاتفاقية، يعني أنه في حالة غياب أحد الضوابط الأربعة السابقة اللازم وجودها لإعمال قواعد الاتفاقية، فإنه تظل مع ذلك وجود فرصة لتطبيق هذه القواعد فيما لو إتفق الأطراف على

---

[1] - مثال ذلك إذا كان ميناء الشحن هو ميناء الإسكندرية (مصر)، ومصر دولة متعاقدة وكان ميناء التفريغ مرسيليا(فرنسا)، وفرنسا دولة غير متعاقدة، وفي هذه الحالة وجب إخضاع النقل لأحكام قواعد هامبورغ.

[2] - مثال ذلك إذا كان ميناء التفريغ المنصوص عليه في العقد هو ميناء الإسكندرية، وكان الشحن قد بدأ في ميناء مرسيليا، فإنه يتعين تطبيق قواعد هامبورغ على هذا النقل.

[3] - مثال ذلك إذا تــم شحن بضاعــة في ميناء مرسيليا، وكان مذكور في سند الشحن إمكانية حصول التفريغ إما في ميناء جينوة (إيطاليا) أو في ميناء بيريه(اليونان)، - كل من إيطاليا واليونان ليسا طــرفا في الاتفاقيــة- أو في ميناء الإسكندريــة، فإنه يتعيــن تطبيق قواعد هامبورغ على هذا النقل في هذا المثال إذا حصل التفريغ في ميناء الإسكندرية باعتبار أن هذا الميناء هو ميناء التفريغ الفعلي واقعا في دولــة طرف في الاتفاقية، أما لو حصل التفريغ في هذا المثال أيضا في ميناء بيريه مثلا، فلا تطبق قواعد هامبورغ عليه.

[4] - مثال ذلك صدور سند الشحن في (مصر) وحصول النقل بين طرابلس(ليبيا) ومرسيليا (فرنسا)، وكلا البلدين ليسا طرفين في الإتفاقية، وعليه فلا يشترط لسريان أحكام قواعد هامبورغ حصول النقل بين دولتين متعاقدتين، وإنما يكفي صدور سند الشحن في دولة ثالثة متعاقدة.

الأخذ بها في شرط يتم وضعه في سند الشحن أو أية وثيقـة مثبتة للعقد، أو بالإحالة إلى قانون يأخذ بهذه القواعـد، وهو ما يعرف بالشرط الجوهري.[1]

لاشك أن في ذلك توسعة كبيرة لسريان أحكام قواعد هامبورغ.

فلقد بات من الصعب جداً – بل ويكاد يكون مستحيلاً – تصور تطبيق القانون البحري الداخلي – بالنسبة للدول التي صادقت على الاتفاقية– على النقل الدولي للبضائع، وبالتالي يقتصر تطبيق القانوني الداخلي إلا على النقل البحري الداخلي، كما نلاحظ أيضا أن أحكام الاتفاقية تسري دون الاعتداد بجنسية ذوي الشأن في عقد النقل البحري.

إذن فمعيار تطبيق قواعد هامبورغ هو معيار مكاني بالدرجة الأولى أو بناء على الشرط الجوهري عند تخلف المعيار المكاني.

---

[1] – يحدث ذلك في حالة النقل بين دولتين غير متعاقدتين مع تخلف صدور سند الشحن في أي دولة متعاقدة، فهنا يمكن لطرفي عقد النقل وضع الشرط بمقتضاه يتم الأخذ بأحكام الاتفاقية.

الفصل الثاني

آثار مسؤولية الناقل البحري ودفعها

متى قامت المسؤولية المدنية للناقل البحري، يقوم المضرور (الشاحن) برفع الدعوى على مسبب الضرر طبقا للقواعد الإجرائية المنظمة سواءً في تقنين الإجراءات المدنية والإدارية[1] – الذي تم إحالتنا إليه بموجب التقنين البحري – أو في اتفاقية هامبورغ، لغرض الحصول على تعويض قد يضع القاضي بين السندان والمطرقة في تقديره، وبالتالي يصعب إقرار الحلول بشأن النزاعات التي تطرح أمامه، وهذا ما سنتعرض له من خلال دراسة أثار مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المبحث الأول).

إلا أنه يجوز للناقل البحري للبضائع التخلص من مسؤوليته المدنية، إذا نجح في نفي العلاقة السببية بين خطئه والضرر الذي لحق الشاحن، سواءً تعلق الأمر بالإعفاءات القانونية أو الإعفاءات الاتفاقية، وهذا ما سندرسه تحت عنوان دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع(المبحث الثاني).

[1] – قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر عدد 21، الصادرة بتاريخ 2008/04/23. الذي يلغي بمجرد سريانه أحكام الأمر 66-154 المؤرخ في 08 جوان 1966 المعدل والمتمم.

المبحث الأول

آثار مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يقع على المدعى رفع الدعوى بموجب عريضة إفتتاح الدعوى مستوفيا الشروط المنصوص عليها في المادة 13من تقنين الإجراءات المدنية والإدارية، موجهاً دعواه أمام الجهة القضائية المختصة إقليميا ونوعيا، هذا قبل أن تقادم حق موضوع الدعوى بالتقادم. كما يتعين عليه أيضا إستيفاء الشروط الشكلية المقررة قانونا قبل اللجوء إلى القضاء. إلا أن الأطراف – في جميع الأحوال– لهم حق الاتفاق على طرح النزاع على أشخاص معينين بموجب شروط التحكيم (المطلب الأول).

فالهدف من إقامة الدعوى هو إستفاء تعويض يخضع لقواعد خاصة في المجال البحري (التقنين البحري والاتفاقيات الدولية) سواءً في تقديره أو في سقوط حق الاستفادة به(المطلب الثاني).

المطلب الأول

دعوى المسؤولية

تعد دعوى المسؤولية المدنية آلية هامة لاستيفاء التعويض، والكلام عنها يتطلب معرفة طرفا الدعوى والإخطار المسبق من جهة(الفرع الأول)، و مسألة الإختصاص وتقادم الدعوى من جهة أخرى(الفرع الثاني).

الفرع الأول

طرفا الدعوى والإخطار المسبق

نتطرق أولا إلى طرفا دعوى المسؤولية، ثم إلى مسألة الإخطار المسبق ثانيا.

أولا: طرفا دعوى المسؤولية:

طرفا دعوى المسؤولية المدنية هما، المدعى وهو الشاحن أو المرسل إليه–حسب الحالة– من جهة، والمدعى عليه وهو الناقل من جهة أخرى.

(1)– المدعى:

المدعى هو الشخص المتضرر في دعوى التعويض العادية، والذي يجب أن يثبت صفته ومصلحته فيها، فيجوز أن يكون مدعيا الشاحن بصفته الطرف الأصلي في العقد، أو المرسل إليه الذي يستمد هذا الحق – في مواجهة الناقل – باعتباره خلفا للشاحن في ميناء الوصول بواسطة سند الشحن، وهذا ما قضت به غرفة التحكيم البحرية بباريس في قرار تحكيمي لها في حق المرسل إليه الحقيقي في رفع الدعوى على أساس المادة 1251 من التقنين المدني الفرنسي[1] ، أو الحامل الشرعي للسند. إذ من الوظائف الكلاسيكية للسند هو تمكين حامله من رفع الدعوى، وهذا ما قضت به أيضاً محكمة النقض الفرنسية لتاريخ 1985/06/25 في قضية « MERCANDIA TRANSPORTER II » .[2]

فإذا كان سند الشحن اسمياً فإن المدعى يكون الشخص المذكور إسمه في السند، ولو كان السند في حيازة شخص آخر.

أما إذا كان السند إذنياً، فلا يكون المدعى إلا الشخص المحرر السند لإذنه أو المظهر إليه الأخير.

أما إذا كان السند لحامله، فإن المدعى يكون الحامل الشرعي للسند – دون شرط آخر– وهذا بغض النظر ما إذا كان هذا الأخير مالكاً للبضاعة أم غير مالك لها.

بالرجوع إلى نص المادة 782 من ت.ب يفهم أنه يجوز للناقل تسليم البضاعة لحامل وثيقة الشحن باعتباره صاحب الحق فيها، وبالتالي يمكن لهذا الأخير (حامل الوثيقة) مواجهة الناقل في حالة وجود أضرار بالبضاعة، وعليه لا يوجد أي مانع من

---

1 - **EMMANUEL DU PONTAVICE,** droit maritime, RTDCE, , N°01, Janvier Mars, Editions SIREY Paris, 1990, pp. 135-136.

2 – **ANTOINE VILLARD**, Droit maritime, op.cit., p 391.

اعتبار أن حامل السند له الحق في رفع الدعوى، ويأخذ عندئذ كل من الشاحن والمرسل إليه وحامل السند صفة المدعى متى لحقهم الضرر جراء عدم تنفيذ العقد.

(2)- المدعى عليه:

يفهم من خلال المادة 743 من ت.ب، أن الناقل البحري طرف ترفع في مواجهته الدعاوى، سواءً تعلق الأمر بالناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي أو أي من الناقلين اللاحقين له في حالة النقل بسند شحن مباشر. [1]

كما يجوز أن ترفع الدعوى على الربان بصفته وكيلاً عن الناقل. [2] وعلى وكيل السفينة أيضا.

فإن معرفة إسم الناقل الذي قام بعملية النقل يكتسي أهمية بالغة، كون أن دعوى المسؤولية ترفع عليه.

ثانيا: الإخطار المسبق:

يعد الإخطار إجراءً شكلياً قبل رفع أية دعوى على الناقل، وهذا ما سنتناوله من خلال نطاقه وميعاده وآثاره.

(1)- نطاق الإخطار:

للإخطار نطاق مادي وشخصي:

(أ)- النطاق المادي للإخطار:

يقصد بالنطاق المادي للإخطار الأضرار التي يُحرر بشأنها الإخطار المنصوص عليه في المادة 790 من ت.ب، والمتمثلة في الهلاك الجزئي والتلف الكلي دون الهلاك الكلي[3] والتأخير الذي يعد واقعة مادية يمكن إقامة الدليل عليها بوثائق

---

1 - **كمال حمدي**، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 213.

2 - **علي جمال الدين عوض**، النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 563.

3 - لانعدام التسليم الذي من خلاله يتم إبداء التحفظ، وبالتالي لا فائدة للإخطار في الهلاك الكلي. أنظر:

ANTOINE VILLARD, Transports maritimes, op.cit., p 11.

أخرى، كالوثائق الرسمية الخاصة بإدارة الميناء الذي يسجل فيها تاريخ وصول السفينة، أما إذا نشأ عن التأخير تلف وجب الإخطار عنه.

إذن الإخطار قاصر على الحالات التي تسلم فيها البضاعة. [1]

يتم الإخطار في ميناء التفريغ[2] ، وليس في ميناء التحميل كما هو وارد خطأ في النص العربي للمادة 790 من ت.ب. [3]

(ب)- أطراف الإخطار:

يقع الالتزام بالإخطار على عاتق المرسل إليه، أو بصفة عامة على كل من له الحق في تلقي البضاعة، أو من طرف ممثله القانوني، وعادة ما يكون هذا الأخير " وكيل الشحنة ".

توجيه الإخطار إلى أي من الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي يرتب أثره بالنسبة إلى الآخر، هذا ما نصت عليه الفقرة 6 من المادة 19 من إ.هامبورغ. [4]

أما وفقاً للفقرة 8 من نفس المادة، فإن كل إخطار يوجه إلى شخص يتصرف نيابة عن الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي – بما في ذلك ربان السفينة- يعتبر كأنه وجه إلى الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي.

(2)- شكل وميعاد الإخطار:

للإخطار شكل وميعاد.

---

1 – **عزالدين الديناصوري وعبد الحميد الشواربي،** المرجع السابق، ص 1505.

2 – **مصطفى كمال طه،** القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 307.

3 – لأنه لو فعلا يتم الإخطار في ميناء التحميل لانتفت الغاية من توجيهه، بل يلحق بالبضاعة أضرارا أخرى بعد توجيهه، بمعنى أن الأضرار لا تكتشف إلا عند التفريغ.

4 – تنص المادة 6/19 من إ.هامبورغ على ما يلي:

" إذا قام ناقل فعلي بتسليم البضائع، فأي إخطار يوجه بمقتضى هذه المادة إلى الناقل الفعلي يكون له نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى الناقل، كما يكون لآي إخطار يوجه إلى الناقل نفس الأثر، كما لو كان قد وجه إلى هذا الناقل الفعلي "

(أ)- شكل الإخطار:

توجب المادة 790 من ت.ب على أن يكون الإخطار مكتوبا[1] لقطع دابر الخلاف حول إثباته[2]، وليس لهذه الكتابة شكل خاص. [3] إذ يمكن أن تكون في شكل برقية أو رسالة موصى عليها أو بكتابة على سند الشحن.

كما يجب أن يكون الإخطار محددا، يذكر فيه نوع التلف أو طبيعة الهلاك ومقداره[4] ، إذ لا يعتد بالتحفظات العامة التي لا توضح طبيعة الضرر أو الخسارة أو عدد الطرود التي أتلفت، إذ تعتبر باطلة.

يفقد الإثبات الكتابي أهميته ويعد غير ضروري، إذا ما كانت حالة البضاعة محققا فيها حضوريا عند إستلامها[5]، هذا عملا بنص المادة 3/790 من ت.ب [6]، والمقابلة للمادة 3/19 من إ.هامبورغ وهو ما أكده القضاء الجزائري. [7]

(ب)- ميعاد الإخطار:

---

[1] – يفهم أيضا من روح الفقرتين الأولى والثانية من المادة 9 من إ.هامبورغ، أن الإخطار يجب أن يكون مكتوباً.
أنظر: **عزالدين الديناصوري وعبد الحميد الشواربي**، المرجع السابق، ص 1505.

[2] – **علي جمال الدين عوض**، النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 540.

[3] – **علي جمال الدين عوض**، القانون البحري، المرجع السابق، ص 304.

[4] – إذ رفضت محكمة النقض الفرنسية عام 1999 التحفظات التي جاءت بصيغة (nous constatons des avaries)، في حين قبلت محكمة استئناف فرساي عام 1991، التحفظات التي جاءت بشكل محدد، يحدد عدد اللوحات (PALLETTES) والتي لحقها ضرر، بالإضافة الاستناد إلى فاكس جاء تفصيلا لتلك التحفظات.
C.Cass 05/01/1999, BTL 1999, p 100.
C.App de VERSAILLE, 16/05/1991, SCAPEL 1991, p 49.

[5] – بمعنى أنه إذا تم معاينتها بموجب محضر عند استلامها أو بشهادة عدم إنزال البضائع. أنظر:
حياة شتوان، المرجع السابق، ص 80.

[6] – تنص المادة 3/790 ت.ب على ما يلي:
" **لا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها** ".

[7] – قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1990/07/15، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 61511، المجلة القضائية، العدد 02، الجزائر، 1992، ص 100.

فرض المشرع الجزائري على الشاحن أو المرسل إليه – في حالة إلحاق خسارة بالبضاعة – إخطار الناقل كتابة في مواعيد قصيرة الأجل، إذ يميز بخصوص ميعاد الإخطار بين ما إذا كان هلاك البضاعة أو تلفها ظاهرا أم غير ظاهر (خفي).

الحالة الأولى: إذا كانت الأضرار ظاهرة:

يجب على المرسل إليه أن يوجه للناقل أو وكيله إخطارا وقت التسليم الفعلي للبضائع للمرسل إليه أو لممثله القانوني. [1]

كما يجوز توجيه الإخطار قبل التسليم متى علم المرسل إليه أو ممثله القانوني بالضرر اللاحق بالبضاعة قبل تسليمها[2]، هذا طبقا للمادة 1/790 ت.ب.

أما المادة 1/19 من إ.هامبورغ فهي تلزم القيام بالإخطار في يوم العمل التالي ليوم تسليم البضائع للمرسل إليه[3] ، يعني ذلك أن للمرسل إليه يوم كامل للقيام بالإخطار يلي يوم التسليم ، ويشترط أن يكون ذلك اليوم الذي يلي يوم التسليم يوم عمل، فإذا كان يوم عطلة إمتد الميعاد إلى يوم العمل الذي يليه.

الحالة الثانية: إذا كانت الأضرار غير ظاهرة (خفية) [4]:

فعلى المرسل إليه أو ممثله القانوني توجيه الإخطار خلال (03) أيام عمل، يبـــــدأ

---

1 – قضت المحكمة العليا ، بأن آجال تقديم التحفظات تحسب منذ التسليم، وهذا في قرارها الصادر بتاريخ 1997/07/22، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 153252، المجلة القضائية، عدد خاص، الجزائر، 1999، ص 230.

كما رفضت المحكمة العليا، التحفظات التي تتم وقت التفريغ، وهذا ما جاء في قرارها الصادر بتاريخ 1995/03/14، ملف رقم 121148، المجلة القضائية، العدد الأول، الجزائر، 1995، ص 186.

2 – هو أمر نادر الوقوع، إذ يتم عمليا فحص البضائع من طرف المرسل إليه بعد تسلمه البضائع.

3 – **BEN AZIZA BOUKEFRIM**, op.cit., p 39.

4 – لقد عرف القضاء الفرنسي العيوب الخفية بـــ:

« L'avarie dont la découverte lui était (le distinataire) impossible par des moyens normaux tels que manquants dans des marchandises voyageant en vrac, nécessitant un mesurage ou un jaugeage ou des avaries masquées par un emballage ».
C.App de Paris, 21/05/1975, DMF 1975, p 545.

سريانها من وقت تسليم البضاعة، هذا طبقا للفقرة 2 من المادة 790 ت.ب، وهو ما أكده القضاء الجزائري.[1]

أما وفقا للمادة 2/19 من إ.هامبورغ، فإنه يتعين على المرسل إليه توجيه الإخطار الكتابي خلال 15 يوم متتالية تلي يوم التسليم. [2]

نلاحظ أن اتفاقية هامبورغ في تحديدها لميعاد الإخطار سواء بالنسبة للأضرار الظاهرة أو الأضرار الخفية تقرر حماية أكبر للشاحن على ما ورد في التقنين البحري.

فمن المستحسن إذن على المشرع الجزائري أن يطيل تلك المواعيد على النحو التي نصت عليها إ.هامبورغ، حتى تتاح فرصة أكبر للشاحن من الوقت لفحص البضاعة وتحديد البضاعة الهالكة أو التالفة منها لإخطار الناقل عنها.

(3)- آثار الإخطار:

يقيم القانون قرينة عن عدم توجيه الإخطار، مفاد ذلك أن البضاعة تم تسليمها للمرسل إليه بحسب ما تم التصريح به في وثيقة الشحن (التسليم المطابق)، أي أن الناقل تقوم في صالحه قرينة على أنه سلم البضاعة مطابقة للأوصاف التي جاءت بالسند.[3] لكن هذه قرينة بسيطة[4] يجوز للمرسل إليه إثبات عكسها بكافة الطرق[5]، لأنها واقعة

---

1 – يجب على المرسل إليه تبليغ الناقل كتابيا – إذا لم تكن الخسائر ظاهرة – خلال 03 أيام من تاريخ إستلامها، وإلا اعتبرت مستلمة حسب وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس. أنظر:

قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1995/09/12، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 132510، المجلة القضائية، العدد 02، الجزائر، 1995، ص 132.

2 – يدخل في حساب المدة المتصلة أيام العطل التي تتخللها، إلا إذا كان اليوم الأخير يوم عطلة، امتد الميعاد إلى اليوم العمل التالي.

3 – **حياة شتوان**، المرجع السابق، ص 80.

4 – **BEN AZIZA BOUKEFRIM**, op.cit., p 39.

5 – هذا ما أكدته محكمة استئناف "ROUEN " في قرارها الصادر بتاريخ 1959/03/13 :

« **La présomption de la livraison conforme n'est qu'une présomption simple, que le demandeur peut combattre par tout moyens de preuve que la Cour est libre d'apprécier** ». Voir :

LEKHMISSI MAMERI, op.cit., p 93.

مادية، ويكون عادة بواسطة خبير أو بمحضر معاينة حضوري[1] أو بشهادة جمركية.[2]

إذ يقول الفقيه " روديير " " **إن الإخطار يمنح قرينة التسليم السليم، لكنه لا يعتبر بالضرورة إثباتا كافيا للهلاك أو التلف** ".[3]

إذن الإخطار وحده لا يعد السبيل الوحيد لإنشاء الحجة عن وقوع ضرر أو خسائر للبضائع.

ومن ثم، لا يترتب عن عـــدم الإخطار في الميعاد سقوط دعوى المسؤولية ضد الناقل أو عدم قبولها[4]، بمعنى أن الحق في إقامة الدعوى على الناقل لا يسقط إلا بالتقادم.[5]

الفرع الثاني

إختصاص دعوى المسؤولية وتقادمها

يُفصل النزاع القائم بين الشاحن والناقل نتيجة مسؤولية هذا الأخير، إما أمام القضاء المختص أو أمام هيئات التحكيم، ذلك باحترام المواعيد القانونية، تفاديا لتقادم دعوى المسؤولية.

---

[1] – هذا ما أكدته المحكمة العليا، في قرارها الصادر بتاريخ 1995/09/12، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 132510، المجلة القضائية، العدد 02، الجزائر، 1995، ص 132: نقض قرار مجلس قضاء الجزائر الذي رفض الأخذ بعين الاعتبار شهادة عدم الإفراغ الصادرة عن (CNAN) وكيل السفينة بعد مضي 03 أيام، واعتبر أن التحفظات هي الوحيدة المؤكدة على وجود الضرر، واعتبرته مخطئا في شرح المادة 1/790 ت.ب أنظر:

LEKHMISSI MAMERI, op.cit., p 94.

[2] – **علي جمال الدين عوض**، النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 542.

[3] – **RENE RODIERE et EMMANUEL DU PONTAVICE**, op.cit., p 370.

[4] – **سعيد يحي**، المرجع السابق، ص 72.

عزالدين الديناصوري وعبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 1506.

[5] – **كمال حمدي**، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 224.

أولا: إختصاص دعوى المسؤولية:

البحث عن اختصاص دعوى المسؤولية المدنية يتطلب معرفة الاختصاص القضائي أولاً والتحكيم ثانياً.

(1)- الاختصاص القضائي:

يعد تحديد الجهة القضائية مهماً جداً، حتى لا تتعرض الدعوى للرفض لعدم الاختصاص، ذلك أن القانون وضع نظاماً خاصاً لهذا الغرض، وعلى رافع الدعوى إحترامه سواءً كان إختصاصاً نوعياً أو محلياً.

(أ)- الاختصاص النوعي:

إن تحديد الاختصاص القضائي مرتبط بطبيعة عقد النقل البحري للبضائع من جهة، وبأطرافه من جهة أخرى.

فمادام أن عقد النقل البحري عقدا تجاريا، فهو إذن من الأعمال التجارية بحسب الموضوع إستنادا إلى المادة 20/2 من ت.التجاري، كما أن الفقرة 5 من المادة 3 من التقنين نفسه صنفته ضمن الأعمال التجارية بحسب الشكل، وبالتالي فإن عقد النقل البحري له تكييف مزدوج، إذ يعتبر عملا تجاريا بغض النظر عن القائم به.

فسابقا، فإنه لا مجال للتمسك بالاختصاص النوعي والدفع به في مواجهة الفرع المدني أو الفرع التجاري، لأن إنشاء بعض الفروع في المحاكم لا يعد إختصاصا نوعيا لهذه الفروع، بل هو تنظيما إداريا بحت، أما حاليا فأصبح الأمر من الاختصاص النوعي.

(ب)- الاختصاص المحلي:

الاختصاص المحلي هو اختصاص المحاكم بالفصل في المنازعات بحسب المكان أو المركز أو المقر، والقاعدة العامة في تقنين الإجراءات المدنية بالنسبة للاختصاص المحلي أن المدعى هو الذي يسعى إلى موطن المدعى عليه.

ما دام أن قواعد الاختصاص المحلي لا تتعلق بالنظام العام، فإنه يجوز للأطراف الاتفاق على طرح النزاع أمام محكمة ميناء الشحن أو التفريغ.

أما اتفاقية هامبورغ في مادتها 21، فقد تعرضت لأحكام الاختصاص القضائي، إذ نصت في فقرتها الأولى على أن تُعين الدولة التي يجوز إقامة الدعوى أمام محاكمها، وجعلت للمدعى الخيار في أن يقيم الدعوى في إحدى إختصاصاتها التالية: محكمة موطن المدعى عليه أو مكان إبرام العقد أو محكمة ميناء التفريغ والشحن، أو محكمة أي مكان آخر يبين لهذا الغرض في عقد النقل البحري.

كما أضافت الفقرة الثانية خياراً آخر للمدعى، وهو إحدى محاكم أي ميناء أو مكان في دولة متعاقدة يكون قد وقع فيها الحجز على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك. [1]

- محكمة موطن المدعى عليه:

نصت المادة 745 من ت.ب على أنه: " **ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام** ".

يتضح من هذا النص أن الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع ترفع أمام المحكمة المختصة وفقا لقواعد تقنين الإجراءات المدنية. وعليه فالمادة 745 ت.ب أحالتنا إلى تطبيق المادة في هذا المجال، واستنادا إلى هذه الأخيرة فالمحكمة المختصة هي محكمة موطن المدعى عليه وهي الأصل، وفي الغالب تكون مقر تواجد الناقل، ونجد أساسها أيضا في المادة 1/21 بند (أ) من إ.هامبورغ التي تنص على المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وإن لم يكن له محل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه.

- محكمة ميناء الشحن أو التفريغ:

[1] – لا يجوز إقامة الدعوى في أي مكان لم تحددها الفقرتان الأولى والثانية، والاتفاق الذي يخالف ذلك يقع باطلا، هذا طبقا للفقرة الثالثة من المادة 21 من الاتفاقية، في حين أن الفقرة الخامسة نصت على انه بعد نشوء النزاع، فإن كل اتفاق بين الأطراف بخصوص مكان الدعوى يكون صحيحا مهما خالف أحكام هذه المادة.

نص المشرع على هذا الاختصاص في الفقرة 2 من المادة 745 ت.ب – في النص الفرنسي–[1] أين أُعطي للمدعى إمكانية إختيار جهة قضائية أخرى وهي محكمة ميناء الشحن أو التفريغ، بشرط أن يتواجد الميناء داخل التراب الوطني، وهذا ما أخذ به أيضا القضاء الجزائري، [2] ونصت عليه كذلك المادة 1/21 بند (ج) من إ.هامبورغ.

أما الاختصاصات التي سنتناولها لاحقا فنصت عليها اتفاقية هامبورغ صراحة دون التقنين البحري، وهي:

– المحكمة المتفق عليها في عقد النقل البحري:

نصت عليها المادة 1/21 بند(د)، ويقصد بذلك إيراد شرط الاختصاص القضائي في سند الشحن.

يرى الفقه الفرنسي أنه يشترط لاعتبار هذا الشرط صحيحا وجوده بشكل واضح في السند، أين تظهر المحكمة التي تفصل في أي نزاع محتمل وقوعه، وأن يكون هذا الشرط محل قبول من الأطراف أو معلوما لدى الغير (حامل السند) [3] ، وهو ما أخذ به القضاء الفرنسي. [4]

في حين أكد القضاء الجزائري رفضه للاختصاص المحلي المدون في سند الشحن بناء على إتفاق الطرفين، إذ اعتبره غير ملزما للمرسل إليه. [1]

---

1 – ART 745/2 C.M :

« Elles peuvent (les actions) en outre, être portées devant la juridiction du port de chargement ou devant la juridiction du port de déchargement, si celui-ci est situé sur le territoire national ».

2 – قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1990/02/24، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 64975، العدد الأول، الجزائر، 1991، ص 67.

3 – **RENE RODIERE**, Transport maritime, op.cit., p 08.

4 – C.App de Paris , 25/03/1982, DMF, p32.

1 – قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1990/11/04، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 71819، المجلة القضائية، العدد 03، الجزائر، 1992، ص 93.

يحاول البعض محاربة هذا الشرط واستبعاده لأنه يشكل نوعا من الغش نحو القانون، إذ قد يستعمله الأطراف للجوء الى قانون دولة أقل صرامة، لاسيما البحث عن آجال تقادم قصير المدى.

- محكمة مكان إبرام العقد:

نصت عليها المادة 1/21 بند (ب) من إ.هامبورغ، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة.

- محكمة مكان الحجز على السفينة:

تعرضت لهذا الاختصاص المـــادة 2/21 من إ.هامبورغ، وبالتالي فهـــذه الفقرة تضييف خيارا آخر للمدعى، وهي محاكم أي ميناء أو مكان في دولة متعاقدة يكون قد وقع فيها الحجز على السفينة الحاملة للبضاعة أو أية سفينة أخرى مملوكة لنفس المالك.

كما تضيف الفقرة نفسها أنه إذا أقام المدعى دعواه أمام محاكم هذه الدولة، فإنه يجوز للمدعى عليه أن يطلب من المدعى نقل الدعوى حسب إختياره الى إحدى محاكم الدول المختصة وفقا للفقرة الأولى من المادة 21 للفصل فيها، وأنه يجب على المدعى الاستجابة لهذا الطلب إذا ما قدم المدعى عليه قبل هذا النقل (نقل الدعوى) كفالة لضمان الوفاء.[1]

نلاحظ إذن توسع اتفاقية هامبورغ على التقنين البحري في الخيارات المكانية المتاحة للشاحن قي إقامة دعوى المسؤولية أمام الجهة القضائية المختصة، كما أنه يبطل كل إتفاق يسلب المدعى الحق من هذا الاختيار. [1]

وبالتالي، فمن المستحسن على المشرع الجزائري تبني أحكام المادة 21 من إ.هامبورغ لما فيها من حماية للشاحن.

---

[1] – **كمال حمدي**، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 188.

[1] – **BEN AZIZA BOUKEFRIM**, op.cit., p 18.

(2)- التحكيم:

إن فكرة التحكيم كوسيلة لتسوية المنازعات لم تعد مقصورة للفصل في منازعات أطراف العقود الداخلية، بل تتعداه إلى منازعات أطراف العقود الدولية.

إنتشر نظام التحكيم انتشارا واسعا نتيجة توجه الخصوم إليه والبحث عن قواعد تنظمه. [1] إذ يعد الوسيلة الثانية لحل النزاعات، ويعتبر من الطرق العامة في إنهاء المنازعات البحرية، وذلك لتخطي مشكلة تنازع القوانين، وتفادي الإجراءات القضائية وتعقيدها. [2]

ويراد بالتحكيم إقامة " قضاء خاص " يتولاه أفراد مزودون بولاية الفصل في المنازعات. [3]

أما الاتفاق على اللجوء إلى التحكيم لا يفترض، إنما يلزم أن يُعبر بوضوح عن إنصراف إرادة الخصوم إلى إتباعه، وأن يتضمن على وجه التحديد المنازعة التي ينصرف إليها، إذ يعد عملا قضائيا من نوع خاص، يتم خارج ساحات القضاء، فيستند أساسا لإرادة الأطراف أنفسهم. [1]

نشير إلى أن التقنين البحري لم يهتم بالتحكيم كوسيلة لفض النزاع، ولم ينص عليه. ومادام أنه لا يوجد نص يمنع ذلك، فيعتمد في ذلك على ما جاء في تقنين الإجراءات المدنية والإدارية. [2]

---

[1] – **عمار معاشو**، الضمانات في العقود الاقتصادية الدولية في التجربة الجزائرية (في عقود المفتاح في اليد)، أطروحة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ص 319.

[2] – **عدلي أمير خالد**، المرجع السابق، ص 171.

[3] – **عمار معاشو**، المرجع السابق، ص 321.

[1] – **عبد الحميد الشواربي**، قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1990، ص 273.

[2] – أنظر المواد من 1006 الى 1061 من ت. الإجراءات المدنية والإدارية.

إلا أن اتفاقية هامبورغ نظمت مسألة التحكيم كوسيلة لحل المنازعات الناشئة عن عقد نقل البضائع بحرا، فكانت حريصة فيما أوردته من أحكام في هذا الصدد.[1] إذ تعرضت إليه في المادة 22 منها، وهذا ما سنتطرق إليه في عدة نقاط تخص التحكيم في إ.هامبورغ، والمتمثلة في مكان التحكيم، القانون الذي يحكم التحكيم، شرط التحكيم وأهميته.

(أ)- مكان التحكيم:

أتاحت الفقرة الثالثة من المادة 22 من إ.هامبورغ – بالنسبة لمكان التحكيم – خيارا مماثلا لما نصت عليه المادة 21 من الاتفاقية بشأن الاختصاص القضائي، بتقريرها أن إجراءات التحكيم تتخذ في مكان من الأمكنة – الواردة أدناه – وفقا لاختيار المدعى.[2]

بالتالي يكون الخيار للمدعى بين الأمكنة الواردة في الفقرة (أ) والمكان المعين في شرط التحكيم (الوارد في السند) أو الاتفاق الخاص به، وأن تعيين المكان الأخير الوارد في الفقرة (ب) لا يعني إلزام المدعى إجراء التحكيم فيه، إنما يعد بمثابة خيار إضافي.[1]

---

[1] – كأن لا يكون الفصل في المنازعات التي تتم بالتحكيم منفذا لمخاطر يتعرض لها الشاحن أو من آل إليه الحق في البضاعة.

[2] – نصت الفقرة 3 من المادة 22 من الاتفاقية على ما يلي:

" تتخذ إجراءات التحكيم في مكان من الأماكن التالية وفقا لاختيار المدعى:

(أ)- مكان في دولة يقع في أرضيها:

1- المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وإن لم يوجد له محل عمل رئيسي، فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه، أو.

2- مكان إبرام العقد، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة إبرام العقد عن طريق أي منها، أو

3- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، أو

(ب)- أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به ".

[1] – **كمال حمدي**، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 194.

(ب)- القانون الواجب التطبيق على منازعة التحكيم:

تعرضت الفقرة الرابعة من المادة 22 من إ.هامبورغ للقانون الذي يحكم منازعة التحكيم، إذ نصت على وجوب تطبيق هيئة التحكيم لقواعد الاتفاقية في النزاع المطروح عليها. [1]

(ج)- شرط التحكيم:

اعتبرت الفقرة الخامسة من المادة 22 من الاتفاقية[2] باقي فقرات المادة نفسها من النظام العام، لاسيما الفقرتين الثالثة والرابعة منها، وذلك بتقريرها بطلان كل اتفاق يخالفهما أثناء إبرام العقد.

في حين تجيز الفقرة السادسة[3]، الاتفاق على ما يخالف أحكام المادة 22، إذا ما حصل الاتفاق بعد قيام النزاع، ومن ثمة تعود للأطراف حرية إختيار مكان التحكيم والقواعد التي تحكم موضوع النزاع.

(د)- أهمية التحكيم:

اللجوء إلى التحكيم أهمية بالغة تتمثل في:

(1)- ضمان نوعية جيدة لحل النزاع، لكونه سيعرض على أشخاص ذوي خبرة قد تفوق خبرة القاضي، فضلا عما تتسم به قرارات المحكمين من سرية وعدم نشرها.

---

1 - ذلك أن أحكام الاتفاقية توازن بين مصالح الناقل ومصالح الشاحن، حتى لا يجبر الطرف الأقوى (الناقل) الطرف الأخر وقت إبرام العقد إلى إخضاع النزاع لقانون أقل حماية للمدعى.

2 - تنص الفقرة 5 من المادة 22 من إ.هامبورغ على ما يلي:

" تعتبر أحكام الفقرتين 03 و04 من هذه المادة جزءاً من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم، ويعتبر باطلاً ولاغياً، أي نص في هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضاً مع هذه الأحكام ".

3 - تنص الفقرة 6 من المادة 22 من إ.هامبورغ على ما يلي:

" ليس في أحكام هذه المادة ما يؤثر على صحة أي اتفاق يتعلق بالتحكيم يتوصل إليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد نقل بحري".

(2)- سهولة تنفيذ الأحكام التحكيمية بشكل لا تتوفر في الأحكام القضائية الأجنبية، نظرا لوجود إتفاقيات ثنائية أو جماعية للتحكيم، أهمها اتفاقية نيويورك للاعتراف وتنفيذ الأحكام التحكيمية الأجنبية. [1]

إذن فمن المستحسن على المشرع الجزائري أن يشير إلى التحكيم كآلية لحل النزاع بشكل يكفل حماية للشاحن - كما هي واردة في اتفاقية هامبورغ - خاصة وأن أغلب البضائع يتم نقلها حاليا على متن سفن أجنبية من جهة، وكثرة هيئات التحكيم من جهة أخرى.[2]

ثانيا: تقادم الدعوى:

من الدفوع التي قد يلجأ المدعى عليه للتخلص من إلتزامه بالتعويض - في حالة قيام مسؤوليته - هو الدفع بتقادم الدعوى، وعلى هذا الأساس يلتزم المدعى (المضرور) برفع دعوى التعويض خلال الآجال القانونية، وإلا سقط حقه في ذلك. [3]

هذا ما سنتناوله من خلال تبيان مدة التقادم وتاريخ سريانها.

(1)- مدة التقادم:

تتميز مدة التقادم في مجال النقل البحري للبضائع بقصر آجالها سواءً في التقنين البحري أو في اتفاقية هامبورغ، وهذا رغبة في إنهاء المنازعة الناشئة عن عقد النقل البحري، خشية من ضياع معالم الإثبات من جهة[1]، وتراكم الدعاوى من جهة أخرى.

---

1 - **عاطف محمد الفقي**، التحكيم في المنازعات البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997، ص 118.

2 - منها: - غرفة التحكيم البحري بباريس التي تأسست عام 1922.

- المنظمة الدولية للتحكيم البحري التي تأسست عام 1978.

3 - يعتبر هذا التقادم تقادما مسقطا، كما أنه يحسب بالميعاد الكامل، ولا يجوز للمحكمة أن تقضي به من تلقاء نفسها، والدفع بالتقادم دفع موضوعي يجوز التمسك به في أية حالة كانت عليها الدعوى، إذ لا يجوز الدفع به لأول مرة أمام محكمة النقض. أنظر:

كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 235.

1 - **عزالدين الديناصوري وعبد الحميد الشواربي**، المرجع السابق، ص 1506.

تتقادم دعاوى الشاحن – أو المرسل إليه – على الناقل للمطالبة بالتعويض عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها بسنة واحدة طبقا للمادة 743 ت.ب [1]، إلا أن هذه المدة يمكن – باتفاق الطرفين – تمديدها إلى سنتين، لكن بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى، في حين أن المادة 1/20 من إ.هامبورغ حددت المدة بسنتين، ويجوز إطالة هذه المدة في أي وقت أثناء سريانها، بشرط أن يقع ذلك بإعلان كتابي يصدر من المدعى عليه لصالح المدعى، كما يجوز إطالة المدة عدة مرات بذات الكيفية(المادة 4/20 من الاتفاقية).

نلاحظ أن المدة المنصوص عليها في اتفاقية هامبورغ كافية لحماية الشاحن، عكس المدة المنصوص عليها في التقنين البحري، والمأخوذة من إ.بروكسل 1924، وبالتالي فمن المستحسن على المشرع الجزائري الأخذ بالمدة المنصوص عليها في اتفاقية هامبورغ.

(2)– تاريخ سريان مدة التقادم:

لم يحدد المشرع الجزائري متى يبدأ سريان مهلة السنة، لكن المحكمة العليا في إحدى قراراتها قضت على أنه يمكن رفع دعوى على الناقل البحري بسبب الفقدان أو الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة في مهلة سنة واحدة، إبتداءً من تسليم البضاعة للمرسل إليه. [2]

أما المادة 2/20 من الاتفاقية، فقد حددت ميعاد بدايته من يوم قيام الناقل بتسليم

---

[1] – أما مدة التقادم المنصوص عليها في المادة 742 ت.ب، خاصة بدعاوي الناقل ضد الشاحن لمطالبته بالتعويض، دون دعاوى الشاحن على الناقل، لوجود نص قانوني على هذه الأخيرة في المادة 743 ت.ب.

[2] – قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1992/05/10، الغرفة التجارية البحرية، ملف رقم 84781، غير منشور، الذي قضى بأن مهلة السنة المذكورة في المادة 743 ت.ب تسري من تاريخ تسليم البضائع للمرسل إليه، لأن عقد النقل البحري ينتهي في هذا التأريخ عملاً بأحكام المواد 739 و790 و 802 ت.ب، لا من تاريخ تفريغ البضائع أو وصول السفينة إلى الميناء، وهو نفس الموقف الذي أخذت به المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية في قرارها الصادر 1994/04/18، ملف رقم 120633، غير منشور، وكذا القرار الصادر بتاريخ 1997/05/06، ملف رقم 151318، المنشور بالمجلة القضائية، عدد خاص.

البضاعة كلها أو جزء منها، وفي حالة عدم تسليم البضاعة يبدأ حساب الميعاد من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه.

ففي هذه الحالة يجب أن نقف على فرضيتين:

الفرضية الأولى: حالة حصول التسليم للبضاعة:

حسب هذه الفرضية، تحسب المدة من تاريخ التسليم [1]، وإذا استغرق التسليم عدة أيام، فإنها تحسب من اليوم الذي إنتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في عهدة المرسل إليه.[2]

في حين أن المادة 2/20 من الاتفاقية تشير إلى أن مدة التقادم تبدأ أيضا من يوم تسليم جزء من البضائع، والمقصود منها حالة الهلاك الجزئي الذي لا يتم فيه سوى تسليم جزء من البضاعة.

الفرضية الثانية: حالة عدم حصول التسليم للبضاعة:

يمكن تقسيم هذه الفرضية بدورها أيضا إلى ثلاث (03) حالات:

الحالة الأولى: حالة حدوث هلاك كلي للبضاعة:

حسب هذه الحالة، تحسب مدة التقادم من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم.[3]

ويرجع في تعيين التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم الى الميعاد المتفق عليه أو الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق. [1]

---

[1] – يقصد به التسليم الفعلي للبضائع للمرسل إليه، وبالتالي لا يسري التقادم من تاريخ تسليم السند.

[2] – قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1994/02/07، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 114841، المجلة القضائية، العدد 02، الجزائر، 1994، ص 163.

[3] – **كمال حمدي**، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 177.

[1] – **كمال حمدي**، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 237.

الحالة الثانية: حالة سلامة البضاعة لكن المرسل إليه لم يتسلمها لغيابه:

إذا كان ميعاد وصول السفينة واردا في سند الشحن، فإن مدة التقادم تبدأ من ذلك التاريخ.

أما إذا كان ميعاد وصول السفينة غير محددا في سند الشحن، أو تم النقل على خطوط ملاحية غير منتظمة، وغير معلوم سلفاً ميعاد الوصول، فعلى الناقل إخطار المرسل إليه بتاريخ وصول السفينة، وبالتالي يبدأ التقادم من تاريخ إخطار صاحب الحق في البضاعة بوصول السفينة.

فإذا أهمل الناقل تنفيذ إلتزامه المتمثل في إخطار المرسل إليه بوصول السفينة، فإن بدء التقادم يكون من تاريخ إخطار المرسل إليه بواقعة إيداع البضاعة لدى حارس، يعينه قاضي الأمور الاستعجالية. [1]

الحالة الثالثة: حالة حضور المرسل إليه لكنه إمتنع عن تسلمها:

إن فعل الامتناع يعد بمثابة الاستلام الذي يبدأ منه سريان التقادم، وذلك دون حاجة إلى إخطاره بواقعة الإيداع.

المطلب الثاني

التعويض القانوني (المسؤولية المحدودة)

يقصد بالتعويض القانوني تحديد حدا أعلى لمبلغ التعويض الذي يلتزم به الناقل متى ترتبت عنه المسؤولية المدنية، فلا يجوز إلزامه بأكثر من ذلك ولو كانت الأضرار التي لحقت الشاحن جسيمة، وهذا ما يسمى بالمسؤولية المحدودة، إذ تعد خروجا عن القواعد العامة التي تلزم المسؤول تعويض المضرور عن كل الضرر الذي أصابه.

سنتناول في هذا المطلب ضوابط وتقنيات تقدير التعويض القانوني (الفرع الأول)، وسقوط حق الناقل في تحديد التعويض(الفرع الثاني).

---

[1] – **كمال حمدي**، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 240.

الفرع الأول

ضوابط وكيفية تقدير التعويض القانوني

لم يكن إحداث ضوابط وآليات تقدير التعويض القانوني وليد الصدفة، بل اقتضته فكرة التوازن بين مصالح الناقل والشاحن القائمة على فكرة توزيع مخاطر النقل البحري.

سنتعرض في هذا الفرع إلى هذه الضوابط أولا، ثم إلى كيفية الاعتماد عليها في تقدير التعويض ثانيا.

أولا: ضوابط تقدير التعويض القانوني:

ضوابط تقدير التعويض القانوني هي أربعة على العموم: الطرد والوحدة من جهة، والوزن (الكيلوغرام) وأجرة النقل من جهة أخرى.

(1)- الطرد والوحدة:

سنتعرض أولا لحالة الطرد، وثانيا لحالة الوحدة.

(أ)- الطرد:

يعد الطرد من أهم الضوابط الذي يتم على أساسه تقدير سقف التعويض في جميع الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية. ووردت تعاريف فقهية وقضائية مختلفة للطرد.

***- التعاريف الفقهية:**

تختلف التعاريف الفقهية للطرد بحسب الزاوية التي ينظر منها كل فقيه الى وظيفة الطرد.

فهناك من الفقه، من يعرفه بأنه وحدة من وحدات البضاعة مغلفة بغلاف خارجي، تحمل علامة مميزة لها عن غيرها من الوحدات، ولا يهم بعد ذلك أن يكون الطرد صغيرا أو كبيرا، أو أن يكون ذات قيمة من عدمه.

فالمعيار الأساسي عند هذا الاتجاه هو التغليف، إذ يعتبرون هذا الأخير العنصر الأساسي في تحديد عدد الطرود، ويترتب عن ذلك أن البضاعة التي يتم شحنها بدون تغليف لا تدخل تحت لفظ " الطرد ".[1]

أما الاتجاه الأخر، فيذهب أنصاره الى القول بأن لفظ الطرد يتحدد وفقا لاتجاه نية الطرفين، وعليه إذا إنحصرت نية الطرفين الى إعتبار شحنة معينة طردا، اعتبرت تلك الشحنة طردا، بصرف النظر عن كونها مغلفة تغليفا كاملا أو جزئيا، أو أن تكون كبيرة الحجم أو صغيرة، ويجب أن تظهر هذه النية في سند الشحن. [2]

***- التعاريف القضائية:**

كان القضاء الفرنسي قديما يعتمد على معيار التغليف لتحديد الطرد[3]، لكن سرعان ما هجر هذا المعيار في بداية الستينات[4]وحذا حذوه القضاء الانجليزي، وتوسّع في مفهوم الطرد، معتمدا على بيانات سند الشحن لاستخلاص ما اعتبره المتعاقدان طردا في الشحنة المنقولة، بل قيدت هذه الحرية بضابط مادي وهي العلامات الرئيسية التي تلصق بالبضائع، إذ يجب إلى جانب ذلك، الاعتماد على ما ذكر من عدد الطرود في سند الشحن، وأن تكون هذه الطرود والبضاعة التي تحتويها مستقلـــة عن بعضها بعـــلامات

---

[1] – **علي جمال الدين عوض**، النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 751.

[2] – **عبد الرحمان ملزي**، المرجع السابق، ص 251.

[3] – Voir : - Cour D'ORAN , 07/02/1949 ,DMF1950 ,p126.
-C.App D'Aix-en –Provence, 09/05/1960,DMF1961,p67.
- C .Cass,14/10/1958,DMF1959,p39.
- C .Cass, 18/04/1959,DMF1960,p529.

[4] – أول قرار تخلى عن فكرة التغليف في فرنسا هو قرار محكمة النقض الفرنسية الصادر بتاريخ 1964/10/12، ثم تبعته المحاكم الدنيا.

خاصة تجعل منها وحدة متميزة عن غيرها. [1]

أما في القضاء العربي، فنجد تعريف محكمة النقض المصرية للطرد كما يلي: **"الطرد يعني أن البضاعة قد شحنت بعد حزمها في حزمة واحدة أو أكثر، سواء تم تغليفها بورق أو قماش، أو بوضعها في صندوق أو في أجولة، أو بتحزيمها بأربطة، بحيث تكون كل حزمة منها معينة بذاتها، وهذه الطرود يذكر عددها في سند الشحن، وعلى أساسه يتحدد الحد الأقصى للمسؤولية القانونية للناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء الرحلة البحرية "**.[2]

إذن يقصد بالطرد – طبقا للقضاء المصري – وضع أو تجميع البضاعة أو جزء منها في رباط واحد بقصد نقلها، كما لو وضعت في صناديق تحمل أرقاما وعلامات مميزة، إذ كل صندوق يسمى في هذه الحالة طردا، وبالتالي يجب ذكر عدد هذه الطرود في سند الشحن.

فالعبرة إذن في الترقيم والعدد بما هو مدون في سند الشحن.

بالتالي نميز بين فرضيتين:

الفرضية الأولى: إذا جمعت الطرود في حاويات وذكر في سند الشحن عدد هذه الطرود المجمعة في هذه الحاويات، إعتبر كل ما في الحاوية طردا.

الفرضية الثانية: أما إذا جمعت الطرود المشحونة في حاويات، ولم يذكر في سند الشحن عدد الطرود التي تشتملها تلك الحاويات، إعتبرت كل حاوية طردا واحدا. [3]

---

1 – - C.APP D’Aix-en-provence, 20/10/1998, BT1999,p332.

2 – **أحمد محمود حسني،** عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 206.

3 – اعتبر بعض القضاء أن حاوية الشحن ذات الأبعاد 8 ×8 × 40 قدما بما تحتويه من طرود بداخلها طردا واحدا، ذلك أن الثورة التكنولوجية التي شهدتها صناعة النقل البحري في وسائل الشحن بداية الخمسينات أدت إلى بروز بعض التقنيات الجديدة لتجميع البضائع، وجعلت القضاء يتردد في تكييفها إن كانت هي الطرد أم الطرود المجمعة فيها هي الطرد. أنظر:

عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص 248.

(ب)- الوحدة:

نصت المادة 805 ت.ب والمقابلة للمادة 1/6 من إ.هامبورغ على إعتبار الوحدة ضابطا لتحديد التعويض القانوني.

لقد أثار ضابط الوحدة (وحدة الشحن) الكثير من التساؤلات بين الفقه والقضاء حول المقصود منه، ويرجع سبب ذلك إلى غموض لفظ الوحدة الوارد في المادتان أعلاه.إذ عرفت الوحدة عدة تعاريف فقهية وقانونية.

***- التعاريف الفقهية:**

اختلفت التعاريف الفقهية للوحدة، فيقصد بلفظ " الوحدة " عند البعض لفظ خاص بالبضائع التي تعد في ذاتها وحدة، كالسيارة والجرار والآلة وكل وحدة لا يطبق عليها لفظ الطرد، لكن هذا الرأي يتجاهل البضائع التي تنقل صباً، إذ لا يشملها الطرد لأنها غير مغلفة ولا تشملها الوحدة لأن هذه الأخيرة عندهم هي وحدة قائمة بذاتها.

أما الرأي الثاني، فيقصد من لفظ الوحدة، الوحدة التي إنصرفت إليها نية المتعاقدين ودونت في سند الشحن، بغض النظر عن كونها هي التي تم على أساسها استيفاء الأجرة من عدمه، ذلك أن ما دونه الأطراف في سند الشحن هو الذي يمكن الشخص الذي ينتقل إليه سند الشحن من معرفة عدد الوحدات التي يتم على أساسها تحديد التعويض.

***- التعاريف القانونية:**

من خلال المادتان 805 ت.ب و 1/6 من إ.هامبورغ، نجد أن التشريع الداخلي وإ.هامبورغ نصا صراحة على أن المقصود من لفظ الوحدة هي وحدة الشحن، أي الوحدة العضوية للشحن عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى. [1]

[1] - بالتالي يكون التقنين البحري في مرحلة متقدمة عن غيره من التشريعات الأخرى التي لازالت تذكر الوحدة دون تحديدها، إن كانت تعني وحدة الأجرة أم وحدة الشحن (كالتقنين البحري اللبناني، الكويتي والأردني).

أما التقنين البحري المصري، فقد نقل أحكام اتفاقية هامبورغ باعتبارها سارية المفعول في مصر منذ 1992.

فحسب تقديري، إن تفسير لفظ الوحدة لا يمكن أن يكون المقصود به شيئا آخر غير تغطية الحالات التي لا يسري عليها لفظ " الطرد " من الناحية القانونية.

(2) الوزن وأجرة النقل:

سنتعرض أولا للوزن، وثانيا لأجرة النقل.

(أ)- الوزن (الكيلوغرام):

إن إدراج الوزن (الكيلوغرام) كضابط من ضوابط تحديد التعويض القانوني يزيد من العدالة بين الناقل والشاحن، إذ بمقتضى هذا الضابط أصبح لا يستوي الطرد الكبير مع الطرد الصغير عند تحديد سقف التعويض، ولقد أثار ضابط الوزن الكثير من المناقشات عند دراسة المادة 6 من إ.هامبورغ. (1)

من خصائص ضابط الوزن أنه يقدم حلا للمشكلة التي ثار بشأنها خلاف في ظل اتفاقية بروكسل، وهي مشكلة السيارات والآلات التي تشحن مكشوفة وغير مغلفة – والتي لم يعتبرها القضاء في مصر من قبيل الوحدة أو الطرد – وكذا البضائع التي تنقل صبا كالحبوب والسوائل.

كما أن ضابط الوزن يقيم نوعا من العدل بين الناقل والشاحن، ويظهر ذلك مثلا في حالة حاوية لم تذكر عدد الطرود أو الوحدات المتواجدة بداخلها في سند الشحن أو الوثيقة الأخرى التي تثبت عقد النقل، حينئذ تعتبر الحاوية طردا واحدا، ويستحق الشاحن بذلك الرقم المحدد في الاتفاقية أو في التقنين البحري للطرد الواحد.

---

[1] – فمندوبي الدول الناقلة فضلوا اعتناق ضابطا الوزن والطرد معاً على أساس أن ذلك سيؤدي حتما الى سهولة في التطبيق، أما ممثلو الدول الشاحنة والدول النامية، فقد فضلوا اختيار ضابط الوزن لكي يكون الضابط الوحيد لتحديد مسؤولية الناقل، نظرا لما يثيره ازدواج المعيار من غموض في تحديد الضابط الواجب التطبيق في كل قضية تعرض على القضاء، وأن ضابط الوزن سهل تطبيقه من الناحية العملية. أنظر:

عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص 271.

أما حسب تقديري، فمن المستحسن على المضرور إختيار الضابط الأفضل الذي يحدد على أساسه التعويض، طالما أن سند الشحن يتضمن الوزن وعدد الطرود معاً.

بينما إذا دون في سند الشحن وزن البضاعة التي تم نقلها عن طريق الحاوية، فإن المضرور يمكن له أن يتمسك بتحديد المسؤولية على أساس ضابط الوزن، وبالتالي يعد هذا الضابط أفضل بكثير من ضابط الطرد. [1]

(ب)- أجرة النقل:

لم يكن ضابط أجرة النقل وليد الصدفة، بل كان نتيجة التقدم التكنولوجي في مجال صناعة السفن من حيث قوة الدفع وأجهزة الاتصال بالسفينة وهي في عرض البحر ووسائل الشحن والتفريغ، إذ لم يعد للطبيعة دخل في تأخر وصول السفينة في موعدها، وإنما كل تأخير فهو يحدث بفعل الأشخاص في تسيير السفينة وإدارتها. [2]

إذ لم يسبق للاتفاقات الدولية التطرق الى موضوع مسؤولية الناقل البحري نتيجة التأخير إلا في اتفاقية هامبورغ[3] وتبعها فيما بعد التقنين البحري. [4] أين جاء ضابط أجرة النقل ليحكم قواعد تحديد المسؤولية في حالة تأخر الناقل البحري عن تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول، بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع، لكن يشترط ألا يتجاوز مبلغ التحديد مجموع الأجرة المستحقة عن البضائع محل عقد النقل. [1]

إذ يرى البعض، أن الضرر الناتج عن التأخير ما هو إلا نوع من التلف، ومن ثمة وجب إتباع نفس الضابط الذي يسري على حالة التلف وهو الطرد أو الوزن. بينما يرى

---

[1] – تطبيقا للمادة 805 ت.ب، فكلما تجاوز وزن الطرد أو الحاوية 333 كلغ، كان ضابط الوزن أفضل للشاحن في تحديد التعويض، لأن ضرب 333 × 30 وحدة = 9990 وحدة حسابية، أما إذا تجاوز وزن الحاوية ذلك بكيلوغرام واحد فيكون المبلغ 10.020 وحدة حسابية، فيفوق بذلك مبلغ التحديد على أساس الطرد وهو 10.000 وحدة حسابية.

[2] – **عبد الرحمان ملزي**، المرجع السابق، ص 274.

[3] – المادة 1/6، بند (ب) من إ.هامبورغ.

[4] – المادة 805 ت.ب.

[1] – **BEN AZIZA BOUKEFRIM**, op.cit., 62.

الآخرون أن ضابط الأجرة فيه نوع من الإنصاف للناقل. [1]

ثانيا: تقنيات تقدير التعويض القانوني:

تختلف تقنيات تقدير التعويض القانوني بإختلاف طبيعة الضرر من هلاك البضاعة أو تلفها إلى التأخير في تسليمها.

(1)- هلاك البضاعة أو تلفها:

يتباين تقدير التعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها سواءً في التقنين البحري أو في اتفاقية هامبورغ:

(أ)- في التقنين البحري:

كانـــت المادة 805 ت.ب (قبل التعديـــل) تحيلنا إلى تطبيق المادة 5/4 من اتفاقية بروكسل[2] في تقدير التعويض القانوني عن حالة هلاك البضاعة أو تلفها، والتي تقدر بمبلغ 100 جنيه إسترليني[3] ، سواء كان النقل البحري وطنيا أو دوليا. لكن بعد تعديل المادة 805 ت.ب سنة 1998، أبقى نظام الجنيه الإسترليني إلا بالنسبة للنقل الدولي، أما النقل الداخلي فقد أخذ بنظام الفرنك الفرنسي الذهبي نقلا عن بروتوكول بروكسل لسنة 1968 [1]، وحددته بـــ 10.000 فرنك ذهبي عن كل طرد أو وحدة(أي ما يعادل DTS 663.3501 ، و30 فرنك ذهبي عن كل كيلوغرام من البضاعة الهالكة أو التالفة

---

[1] – لأن أجرة النقل هي مقياس عادل للتكاليف التي يتكبدها الناقل في نقل البضائع، لذلك يجب ألا يتجاوز مسؤوليته مجموع الأجرة التي يحصل عليها الناقل من جراء نقل البضائع محل عقد النقل البحري.

[2] – ألغيت هذه الفقرة بموجب المادة 2 من بروتوكول بروكسل 1968.

[3] – إذ 100 جنيه إسترليني تعادل DTD 823.970 . أنظر:

RENE RODIERE et EMMANUEL DU PONTAVICE, op.cit., p 381.

[1] – أخذ المشرع الجزائري بنظام الفرنك الذهبي في القانون الداخلي متناسياً أن المشرع الفرنسي حينما أخذ بهذا النظام كانت فرنسا قد صادقت على برتوكول بروكسل.

أي ما يعادل DTS 1.99005.[1]

ولتوضيح الأمر، نضرب المثال التالي:

إذا تضمن سند الشحن العبارة التالية " **حاوية** " دون ذكر أي بيان أخر، فإن الحاوية تأخذ حكم الطرد، ويكون سقف التعويض 10.000 فرنك ذهبي، أي ما يعادل DTS 663.3501 .

أما إذا تضمن سند الشحن عبارة " **حاوية** " ذات 06م^3، فإن سقف التعويض يكون 06 × 10.000 = 60.000 فرنك ذهبي، أي ما يعادل DTS 663.3501 × 06 = DTS 3980.1006 (باعتبار أن المتر المكعب يعد وحدة شحن).

أما إذا تضمن سند الشحن عبارة " **حاوية** " تحتوي على 04 صناديق و 07 أجولة، ففي هذه الحالة تعد الحاوية ذاتها طردا – إذا كانت مقدمة من الشاحن – ويحدد سقف التعويض كالتالي:

04 + 07 + 01 = 12 طرداً × 10.000 = 120.000 فرنك ذهبي، أي ما يعادل DTS 663.3501 × 12 = DTS 7960.2012

يتم بعد ذلك تحويل الفرنك إلى العملة الوطنية وفقا للتاريخ الذي يعينه قانون المحكمة التي تنظر في موضوع النزاع، وهذا ما أكدته الفقرة الأخيرة من المادة 805 ت.ب.

فنظرا لغياب الأساس الذي يمكن إتخاذه في تحويل الفرنك الذهبي إلى العملة الوطنية، ولعدم إمكان إتخاذ الفرنك الفرنسي أساسا للتحويل، إنتهت دراسة صندوق النقد الدولي لعام 1974 إلى إقرار وحدة نقدية جديدة تحل محل قاعدة الذهب

[1] – حددته وزارة الخارجية الفرنسية في 1985/06/25. أنظر:

GUILLAUME TARIN, op.cit., p 71.

إذ أن الدول التي صادقت على بروتوكول بروكسل عوضت الفرنك الفرنسي بــ DTS ، والجزائر لازالت تستعمل العملة الخيالية التي هجرها المجتمع الدولي.

وهي " حقوق السحب الخاصة " DTS . [1] وألزم الدول الأعضاء فيه – بما فيها الجزائر – أن تحدد أسعار عملاتها في البنوك المركزية على أساسها.

(ب)- في اتفاقية هامبورغ:

جاءت اتفاقية هامبورغ مستوفية للتغير والتطور مقارنة باتفاقية بروكسل، ويظهر ذلك في إرتفاع سقف التعويض وكذا في طريقة حسابه [2]، الذي تبنى نظام DTS.

فجعلت الحد الأقصى للتعويض طبقا للمادة 1/6 بند (أ) كما يلي:

- 835 وحدة حسابية (DTS) عن كل طرد أو وحدة شحن، أي ما يعادل 1138 دولار أمريكي.
- 2.5 وحدة حسابية (DTS) عن كل كيلوغرام، أي ما يعادل 3.5 دولار أمريكي.

ومنحت الخيار للشاحن لتطبيق المعيار الذي يمنحه مبلغا أكثر، إذ كلما تجاوز وزن الطرد أو وحدة الشحن 334 كلغ، كان من مصلحة الشاحن الأخذ بضابط الوزن(الكيلو).

أما إذا كان وزن الطرد أو وحدة الشحن هي 200 كلغ، كان من مصلحة الشاحن الأخذ بضابط الطرد، حيث يقبض DTS 835 عوض DTS 500.

بهذه القيمة يسهل تحويل DTS 835 إلى العملة الوطنية يوم صدور الحكم.

فلو أخذ المشرع الجزائري بأحكام المادة 1/06 بند (أ) من إ.هامبورغ، لأمكن حساب مبلغ التعويض بكل سهولة.

---

[1] – هي كلمة مختصرة لــ– حق السحب الخاص– "Droit de tirage spéciaux "، وهي قيمة دولية عامة يحددها صندوق النقد الدولي يوميا، ويعلن عنها في الجرائد المالية اليومية التي يصدرها البنك المركزي، وتحدد على أساس خمسة عملات وهي: الدولار الأمريكي، المارك الألماني، الين الياباني، الجنيه الإسترليني والفرنك الفرنسي، ذلك أن هذه الدول صادراتها تمثل أعلى نسبة في التجارة الدولية. وأصبحت قيمة "DTS " في جويلية 2000 تعادل 1.41466 أورو. أنظر:

GUILLAUME TARIN, op.cit., p 17.

[2] – **INNOCENT FETZE KAMDEM**, op.cit., p 82.

(2)- التأخير في تسليم البضاعة:

يعد ضابط أجرة النقل المعيار الوحيد لحساب التعويض عن حالة تأخير في تسليم البضاعة، هذا ما نصت عليه كل من المادة 2/805 ت.ب والمادة 1/6، بند (ب) من إ.هامبورغ، إذ تحدد بمبلغ يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع، شرط ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع الأجرة المستحقة عن البضائع محل عقد النقل. [1]

لفهم كيفية تقدير التعويض عن حالة التأخير في تسليم البضاعة، نضرب المثال التالي:

فلو افترضنا أن شاحنا شحن من ميناء دولة – لا تنتمي إلى إ.بروكسل – 100 صندوقا من البرقوق المجفف إلى ميناء الجزائر بأجرة إجمالية قدرها 1000 دولار، وفي ميناء الجزائر إتضح أن 20 صندوقا لم تصل مع بقية البضاعة، مما يترتب عنه ضرر للشاحن، والذي يتمثل في تفويت الفرصة عليها ببيعها قبل شهر رمضان بسعر مرتفع، يكون عندئذٍ تقدير التعويض على النحو التالي:

أجرة الصندوق الواحد: 1000 دولار : 100 صندوق = 10 دولار.

ثم نضرب 10 دولار × 20 عدد الصناديق المتأخرة = 200 دولار.

وضرب 200 دولار × 2.5 = 500 دولار.

وبالتالي هذا المبلغ لم يتجاوز أجرة النقل (1000 دولار).

بينما إذا تأخر وصول 60 صندوقا، فإن تطبيق مرتين ونصف مقدار الأجرة المستحقة عن البضائع المتأخرة يتجاوز مجموع الأجرة المستحقة عن عقد النقل، فيخفض عندئذٍ المبلغ إلى ذلك الحد.

---

[1] – أما المادة 233 ت. التجارة البحري المصري، عاملت تحديد المسؤولية عن التأخير في تسليم البضاعة بنفس الحدود القصوى المستحقة عن الهلاك أو التلف، أي أن المشرع المصري ارتأى معاملة التأخير في التسليم معاملة الهلاك أو التلف من حيث الحد الأقصى للتعويض.أنظر:

محمد بهجت قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إتفاقية هامبورغ، دارسة مقارنة مع اتفاقية بروكسل لسندات الشحن والقانون البحري رقم 08 لسنة 1990، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص 115.

كذلك إذا تأخــرت البضائع كلها – وهذا هو الغالب في الحياة العملية – فإن مبلغ التعويض يكون في حدود مبلغ الأجرة المستحقة في عقد النقــل وهو 1000 دولار.[1]

الفرع الثاني

سقوط حق الناقل في تحديد التعويض

إذا كانت القاعدة هي إحترام مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري، إلا أنه يجوز استثناءا الخروج عن هذه القاعدة، بحيث يكون للشاحن الحق في تعويض كامل عن الضرر– إذ يقوم القاضي بتقدير هذا التعويض وفقا للمعايير المألوفة في القواعد العامة – إذا أثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه نتيجة سوء السلوك الإرادي، وهذا ما سنتطرق إليه أولا، كما أنه لا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسؤولية إذا ما صرح الشاحن عن طبيعة وقيمة البضاعة قبل الشحن، وذكر هذا البيان في سند الشحن [2]، وهذا ما سنتعرض إليه في النقطة الموالية.

أولا: سوء السلوك الإرادي للناقل البحري:

يُلزم الناقل الذي يرتكب سلوكا إراديا يترتب عنه ضررا للبضاعة بوضع ذمته المالية كلها لضمان تعويض يعادل قيمة هذه البضاعة، وهذا ما نصت عليه المادة 809 ت.ب [3]

وهو نفس المنهج الذي أخذت به المادة 8 إ.هامبورغ [1] التي تقرر سقوط الحق في تحديد

---

[1] – **عبد الرحمان ملزي**، المرجع السابق، ص 276.

[2] – **عزالدين الديناصوري وعبد الحميد الشواربي**، المرجع السابق، ص 1500.

[3] – تنص المادة 809 ت.ب على ما يلي:

" لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه، إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضاعة تنتج عن عمل أو أهمل من قبل الناقل، سواءً كان عن تعمد لإجراءات الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث ضرر على الأرجح ".

[1] – تنص المادة 8 من إ.هامبورغ على ما يلي:

" 1– لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 6 إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير إرتكبه الناقل بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو إرتكب عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير. =

التعويض من المسؤولية إذا اقترن سلوك الناقل أو سلوك تابعيه بالخطأ الإرادي [1]، في حين أن اتفاقية بروكسل جاءت خالية من الحالات التي تحرم الناقل من نظام المسؤولية المحدودة. [2]

ولسوء السلوك الإرادي للناقل البحري، عنصرين هامين هما:

- العمد (الغش)
- عدم الاكتراث.

(1)- العمد (الغش):

يعد الناقل البحري الذي يرتكب غشا أو يتعمد في إحداث الضرر غير جدير بميزة ورعاية نظام المسؤولية المحدودة على أساس مبدأ " الغش يفسد كل قواعد القانون ".

عرف الغش تعاريف فقهية وقضائية نذكر منها:

(أ)- التعاريف الفقهية للغش:

حسب الفقه التقليدي، فالغش سلوك إرادي يدل على نية عدم تنفيذ الالتزام بنقل البضاعة والمحافظة عليها أثناء الشحن والنقل والتفريغ، بالإضافة إلى كون الغش يتطلب نية الإضرار، وبالتالي هو وحده الذي يحرم الناقل من نظام المسؤولية المحدودة دون

الخطأ الجسيم. [1]

= **2- خلافا لأحكام الفقرة 2 من المادة 7، لا يحق لمستخدم الناقل أو وكيله الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة 6، إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم نجم عن فعل أو تقصير من جانب هذا المستخدم أو الوكيل وإرتكب بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير ".**

إذ أن الفقرة الأولى من المادة أعلاه نقلت من المادة 2/هـ من بروتوكول بروكسل.

[1] – **سعيد يحي**، المرجع السابق، ص 55.

INNOCENT FETZE KAMDEM, op.cit., p 95.

[2] – هذا مظهر أخر يبرز أن إ.بروكسل جاءت تحمي الناقل من نظام المسؤولية المحددة، خاصة وأن المادة 5/4 من الاتفاقية تنص على أن المسؤولية المحدودة تطبق في أي حال من الأحوال.

– أما الغش بمفهومه الحديث، فلا يختلف عن الخطأ الجسيم [2] ، إذ أصبحت فكرة التفرقة بين الغش والخطأ الجسيم مهجورة في الوقت الحاضر [3] ، خاصة بعد ظهور فكرة الخطأ غير المغتفر (La faute inexcusable)[4] الذي يجمع بين الغش والخطأ الجسيم، والذي أخذ به أيضا القضاء الفرنسي [5] .

(ب)– التعاريف القضائية للغش:

عرف القضاء الفرنسي حركة المد والجزر في إيجاد السبب الذي يحرم الناقل من نظام المسؤولية المحدودة.

فتارة يعتبر الغش – الصادر عن الناقل– السبب الوحيد في تحريم الناقل من نظام المسؤولية المحدودة[1]، وتارة أخرى يقضي بحرمان الناقل من هذا النظام كلما كان الناقلهو السبب في إحداث الضرر دون التفرقة بين الغش والخطأ الجسيم. [2]

لعل هذا التضارب في الأحكام فيما يخص مسألة تحديد الفعل الذي يسقط حق الناقل من تحديد المسؤولية هو الذي دفع بالمشرع الفرنسي للتدخل سنة 1966 لحسم هذا

---

[1] – إن الفقه التقليدي يميز بين الغش والخطأ الجسيم، إذ يعتبر هذا الأخير سلوك غير إرادي، لا تتوفر فيه نية الإضرار، وأنه لا يرقى إلى مرتبة الغش، ومن ثمة فالخطأ لا يحرم الناقل في حالة ما إذا كان هو السبب في إحداث الهلاك أو التلف من الاحتماء بالمسؤولية المحدودة.

[2] – يسوي التقنين المدني الجزائري بين الغش والخطأ الجسيم، ويظهر ذلك من خلال المادة 2/178 ت. مدني.

[3] – خاصة بعد ظهور فكرة " الخطأ غير المغتفر " الذي يجمع بين الغش والخطأ الجسيم.

[4] – حيث كان مصدرها قانون الطيران الفرنسي، ونجدها كذلك في قانون 1966/06/18 عند تحديد مسؤولية الناقل البحري للأشخاص. أنظر:

ANTOINE VILLARD, Transports maritimes, op.cit., p 24.

[5] – C.Cass , 04/02/1969, DMF 1969, p 601.

[1] – C.Cass, 06/03/1954, DMF 1954, p 316.

C.Cass , 14/10/1958, DMF 1959, p 28.

C.Cass , 05/11/1965, BT 1966, p 39 .

C.Cass , 02/07/1969, DMF 1970, p 70

[2] – C.App de Paris, 27/05/1962, DMF 1962, p 222.

الخلاف، إذ نصت المادة 28 من القانون 18 جوان 1966 صراحة على أن الغش هو وحده الذي يحرم الناقل من تحديد المسؤولية. [1]

وهو ما أخذ به أيضا القضاء البلجيكي، إذ اعتبر الغش – دون الخطأ الجسيم – مانعا من موانع تطبيق المسؤولية المحدودة. [2]

أما القضاء المصري، فقد أصدرت محكمة النقض المصرية عدة أحكام تقضي بإجازة تحديد المسؤولية حتى في حالة الخطأ الجسيم. [3]

(2)– عدم الاكتراث:

تتحقق فكرة عدم الاكتراث عندما يعلم الناقل بأنه من المحتمل وفقا لمجريات الأمور أن يترتب عن فعله أو امتناعه الإرادي ضررا للبضاعة، ويُقدم مع ذلك على إرتكاب الفعل أو الامتناع غير مكترث بالضرر الذي سوف يحدث، ونجد أساس هذا العنصر في المادة 809 ت.ب[1] والمقابلة للمادة 8 من إ.هامبورغ.

كما أن عدم الاكتراث شبيه من مفهوم الخطأ غير المغتفر[2]، ووجه الشبه يكمن في أن الفاعل يدرك أن تهوره من المحتمل أن يُرتب ضررا، مع ذلك لا يكترث لهذه النتائج فيقدم عليه.

إذن فعدم الاكتراث ينطوي على عنصرين:

(أ)– إنصراف إرادة الناقل الى إرتكاب الفعل أو الامتناع:

---

1 – **MARTIME REMOND GOUILLOUD**, op.cit., p 386.

2 – Trb.Com de Bruxelles, 06/05/1963, ETL 1963, p 721.

« La thèse selon laquelle la limitation de la responsabilité n'est exclue au qu'un cas est incompatible avec l'ensemble des travaux préparatoires de la convention … mais d'après la loi belge, la faute lourde n'est pas considérée comme équivalente au dol ».

3 – **كمال حمدي**، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 188.

1 – أن النص الفرنسي للمادة 809 ت.ب جاء مطابقا للمادة 2/هـ من بروتوكول بروكسل. أما النص العربي جاء بعبارة " **أو بمجازفة مع التيقن من حدوث ضرر على الأرجح** ". وهي ترجمة غير موفقة، والأصح هي العبارة التالية " **أو بعدم الاكتراث مع إدراكه باحتمال وقوع الضرر** ".

2 – C.Cass, 05/03/1964, RFDA 1964, p 33.

يعني أن الناقل تنصرف إرادته الى إرتكاب الفعل دون إكراه، ولهذا فإذا لم تنصرف إرادته إلى إرتكاب الفعل فلا مجال للحديث عن عدم الاكتراث.

(ب)- أن يكون الناقل وقت قيامه بالفعل على يقين باحتمال وقوع الضرر:

إذا كانت إرادة الناقل حرة، وكان على إحتمال كامل أن هذا الفعل سيؤدي إلى عدم تنفيذ التزامه العقدي، وصف هذا الفعل بأنه عدم الاكتراث، كاستخدام الناقل سفينة غير صالحة للملاحة وكان على علم كامل أن هذه السفينة غير صالحة للملاحة، وترتب عن ذلك هلاك البضاعة، فإن إرادة الناقل في هذه الحالة قد إنصرفت إلى ارتكاب الفعل. فإذا كان الناقل وقت قيامه بالفعل على يقين باحتمال وقوع الضرر، فإنه أمام حالة عدم الاكتراث، أما إذا انصرفت إرادته أيضا إلى إحداث الضرر، إعتبر هذا الفعل من الأفعال العمدية. [1]

ثانيا: تصريح الشاحن عن طبيعة وقيمة البضاعة:

إذا صرح الشاحن بنوع البضاعة وقيمتها قبل الشحن، وأدرج هذا التصريح بسند الشحن، فالناقل ملزم بالتعويض عن كل الضرر حسب القيمة المصرح بها، دون الاستفادة من السقف القانوني للتعويض. [1]

نجد هذا الحكم – بمفهوم المخالفة – في المادة 805 ت.ب، التي تنص:

" **إذا لم يصرح الشاحن بنوع وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة** ".

في حين أسقطت اتفاقية هامبورغ النص عن هذه الحالة.

(1)- تصريح الشاحن عن طبيعة وقيمة البضاعة قبل الشحن:

[1] – **عبد الرحمان ملزي**، المرجع السابق، ص 238.

[1] – **RENE RODIERE**, Droit maritime, op.cit., p 369.

الغاية من تقديم التصريح(البيان) قبل الشحن عن طبيعة وقيمة البضاعة هو تمكين الناقل من اتخاذه كافة الإجراءات (كاختيار السفينة المناسبة).

إذ بهذا البيان يستطيع الناقل أن يحدد العناية اللازمة للبضاعة محل العقد حسبما تتطلبه طبيعتها.

أما التصريح الذي يتوجه به الشاحن بعد الشحن، فإنه لا ينتج آثاره، ويحق للناقل رفضه، وبالتالي التمسك بتحديد المسؤولية. [1]

(2)- إدراج البيان في سند الشحن:

يجب تدوين البيان في سند الشحن، وأن يكون هذا البيان مقدما من الشاحن ويوافق عليه الناقل أو وكيله، كما يجب أن يهدف البيان المدون في السند إلى إستبعاد نظام المسؤولية المحدودة.

أما إذا كانت إرادة الشاحن لا تهدف – من هذا البيان المدون – إلى إستبعاد هذا النظام، فالناقل لا يلزم إلا بدفع تعويض لا يتجاوز الحد الأقصى للمسؤولية المحدودة بالرغم من وجود البيان في سند الشحن. [1]

خير مثال عن ذلك، البيانات التي يقدمها الشاحن تنفيذا لتعليمات مصالح الجمارك واللوائح الإدارية في بعض الموانئ، أين تلزم الشاحن تقديم بيانا لجنس البضاعة وقيمتها عندما يتعلق الأمر بشحن بضائع معينة. [2]

أما إذا قدم الشاحن بيانا للناقل بجنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن، لكن الناقل لم يدون البيان نتيجة إهمال من جانبه، في هذه الحالة لا يحق للناقل التمسك بتحديد المسؤولية، إنما يلتزم بالقواعد العامة في حدود القيمة المصرح بها من قبل الشاحن.[3]

---

[1] – **كمال حمدي**، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 196.

[1] – Trb.Com de Marseille, 08/07/1977, DMF 1978, p 192.

[2] – يدون مثل هذا البيان في " مربع مستقل " في سند الشحن طبع خصيصا لمثل هذا الشأن.

[3] – على الشاحن أن يقدم الدليل على أنه قدم بيانا عن جنس البضاعة وقيمتها إلى الناقل، حتى يستطيع القاضي أن يقدر التعويض في حدود القيمة المصرح بها.

نفس الحكم يسري إذا ما قدم الشاحن للناقل البيان ورفض هذا الأخير – أو وكيله – عمداً تدوينه في سند الشحن.

المبحث الثاني

دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع

سبق وأن بيننا أن أساس مسؤولية الناقل البحري في التقنين البحري يختلف عنه في اتفاقية هامبورغ، ولاشك أن هذا الاختلاف ينعكس على طرق دفعها.

إذ أن التقنين البحري واتفاقية هامبورغ عددا أسباب وحالات يترتب على قيام إحداها قطع الرابطة السببية، وبالتالي انتفاء المسؤولية، وتتمثل في أسباب الإعفاء القانونية(المطلب الأول).

في حين يبقى – بعد ذلك– لأطراف العقد حرية الاتفاق على مدى إعفاء الناقل من المسؤولية وهو ما يعرف بالإعفاءات الاتفاقية للمسؤولية(المطلب الثاني).

المطلب الأول

الإعفاءات القانونية للمسؤولية

تتمثل حالات الإعفاء القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في السبب الأجنبي (السبب العام)، سواءً كانت مرتبطة بالسفينة أو بالأشخاص أو الخارجية أو حتى المرتبطة بالبضاعة ذاتها (الفرع الأول)، وكذا في الأسباب الخاصة للإعفاء، والمتمثلة في تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة وإنقاذ الأرواح والأموال ونقل الحيوانات الحية (الفرع الثاني).

تجد هذه الأسباب أساسها سواء في المادة 803 ت.ب[1] أو في المواد الأخرى من نفس التقنين، وكذا في المادة 5 من إ.هامبورغ.

[1] – إن المشرع الجزائري تأثر باتفاقية بروكسل بالحالات العديدة المخولة للناقل البحري لإعفاء نفسه من المسؤولية، متناسيا أن الاتفاقية جاءت لحماية الناقلين.

كما أن حالات الإعفاء الواردة في المادة 803 ت.ب، جاءت على سبيل المثال، ويظهر ذلك في نص الفقرة (ل) التي تنص على ما يلي:

" **أي سبب آخر لا يمكن أن يكون للناقل أو من ينوب عنه مسؤولا عنه** ".

فهذه الفقرة تفتح المجال لحالات أخرى للإعفاء من المسؤولية، وهي مطابقة للفقرة (ف) من المادة 3 من إ.بروكسل.

الفرع الأول

السبب العام للإعفاء من المسؤولية(السبب الأجنبي)

ورد السبب العام للإعفاء من المسؤولية في كل من التقنين البحري وإتفاقية هامبورغ، والسبب العام لانتفاء مسؤولية الناقل البحري يكون بإثبات السبب الأجنبي، إذ أن هذا الأخير هو الذي يقطع الرابطة السببية في عناصر المسؤولية.

أولا: الأسباب المرتبطة بالسفينة:

باستطاعة الناقل التحرر من المسؤولية إذا أثبت – في نهاية الأمر– أن السفينة لم تكن صالحة، وذلك في حالتين:

- عدم صلاحية السفينة للملاحة
- وجود عيب خفي في السفينة.

(1)- عدم صلاحية السفينة للملاحة:

يقصد بذلك أن السفينة التي وضعت لغرض نقل البضاعة لم تكن مؤهلة للنقل، ذلك أن التزام الناقل بوضع سفينة صالحة للملاحة يكون قبل بدء الرحلة[1]، وبالتالي حتى يتحرر الناقل من المسؤولية عليه إثبات أولا أنه بذل عناية كافية لتوفير وسيلة نقل صالحة قبل الرحلة.[2] وثانيا، أن عدم صلاحية السفينة للملاحة ظهر أثناء الرحلة.[3]

أكثر من ذلك فإن، المشرع الجزائري في المادة 803/(أ) ت.ب، نص على أنه لإعفاء الناقل من المسؤولية يكفي أن يثبت أنه قام بواجباته المنصوص عليها في المادة 770 ت.ب، وهذه الفقرة تساعد الناقل البحري على إيجاد وسيلة كفيلة لدفع مسؤوليته.

---

1 – **DIDIER PICON**, op.cit., p 12.

2 - **ALEXIS LEMARIE**, La force majeure en droit du contrat de transport maritime de marchandises, Mémoire de DESS de droit maritime et des transports, Université PAUL CEZANNE de droit et des sciences politiques, D'Aix-Marseille, 2007, p 69.

3 – **ANTOINE VILLARD**, Transports maritimes,op.cit., p 13.

وتقدير ما إذا بذل الناقل العناية اللازمة مسألة موضوعية من إختصاص قاضي الموضوع.

حسب رأي، فمن المستحسن إستبعاد هذه الفقرة ضمن حالات انتفاء مسؤولية الناقل البحري، لتعارضها مع الفقرة (أ) من المادة 770 ت.ب. [1]

(2)- عيب خفي في السفينة:

يقصد به العيب الذي لا تكشفها اليقظة المعقولة للناقل[2]، هذا ما نص عليه المشرع في المادة 803/(ط) ت.ب.

وأن إدلاء الناقل بوجود عيوب خفية في السفينة لا يكفي في حد ذاته لإعفائه من المسؤولية، بل عليه إثبات صحة ما يدعيه. [1] ويكون إثبات ذلك بشهادات تصدرها جهات مختصة مكلفة بفحص ورقابة السفن، وهي " مؤسسات التصنيف العالمية "، وتؤكد أن مثل هذا العيب يمكن ألا يتفطن إليه حتى المحترفين. [2]

إلا أن المحاكم الفرنسية ترى أن الشهادات التي تسلمها مكاتب المراجعة والتصنيف أو (LLOYD'S) الموجودة مقرها في لندن، ليس لها قيمة مطلقة، وحتى يعفى الناقل من مسؤوليته يلزم عليه أن يخضـــع السفينة لمراجعـــة من طرف مختصين وفي فترات معينة، آخذا بعين الاعتبار خصائص استعمال السفينة. [3]

لكن في حقيقة الأمر، نرى أن هذه الحالة تتعارض مع التزام الناقل بتهيئة سفينة صالحة للملاحة، فمثل هذا الالتزام يفرض على الناقل تفادي أي عيوب فيها، وإذا ما

---

1 – تنص المادة 770 ت.ب على ما يلي:

" **يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية بما يلي:**

أ- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة..."

2 – **علي البارودي وهاني دويدار**، المرجع السابق، ص 281.

1 – **إيليا صفا**، المرجع السابق، ص 171.

2 – **وهيب الأسبر**، المرجع السابق، ص 218.

3 – C.App de Rouen, 20/06/1985, DMF 1986, p 69.

وجدت هذه العيوب وكانت سببا في هلاك أو تلف البضاعة، فمن العدل أن يتحمل الناقل هذه الأضرار، وألا يتخذ من العيب الخفي للسفينة حجة يبعد فيها المسؤولية عن نفسه.

وعليه، أرى أنه من الضروري أيضا مراجعة هذه الفقرة، واستبعادها من حالات الإعفاء.

ثانيا: الأسباب المرتبطة بالأشخاص:

يقصد بها الأسباب التي ترجع إلى خطأ الغير أو إلى خطأ الشاحن.

(1)- خطأ الغير:

يتمثل خطأ الغير في الأخطاء التي يرتكبها الربان أو المندوبين البحريين عن الناقل، إذ يعفى الناقل من الأخطاء الملاحية الصادرة عن هؤلاء. [1] وهذا ما نصت عليه المادة 803/(ب) ت.ب.

فحتى ينفي الناقل المسؤولية عن نفسه، يقع عليه إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة نشأ عن خطأ أحد التابعين البحريين في الملاحة [2]، وهذا ما يسمى بالخطأ الملاحي. [3]

يبرر الإعفاء من الأخطاء الملاحية أن الناقل لا يتدخل فعلا ولا قانونا في ملاحة السفينة وسيرها، بما للربان من سلطة واسعة في التصرف، فيبقى الربان وحده مسؤولا عن هذه الأخطاء. [4]

---

1 - **ALEXIS LEMARIE**, op.cit., p 71.

2 - **علي حسن يونس**، المرجع السابق، ص 392.

3 - يقصد بالخطأ الملاحي، الخطأ الفني الذي يرتكب في قيادة السفينة وتسييرها، كما لو خالف الربان قواعد السير في البحار، كإقلاع السفينة من الميناء دون المبالات بالظروف الجوية الرديئة التي تنذر بها الأرصاد الجوية. أنظر: **أحمد محمود حسني**، النقل الدولي البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 230.

4 - **إيليا صفا**، المرجع السابق، ص 170.

أرى في ذلك تحميل الشاحن – أو المرسل إليه – أضرارا لا يد له فيها، في حين يجب أن يتحملها الناقل دون غيره، إذ عليه أن يؤدي التعويض للشاحن، ويرجع الناقل فيما بعد على مسبب الضرر، وهو الربان أو أي شخص من أشخاص الملاحة البحرية.[1]

لهذا ينبغي إعادة النظر في الفقرة (ب) من المادة 803 ت.ب، واستبعادها من حالات الإعفاء من المسؤولية.

وتخضع فكرة الخطأ الملاحي لتقدير قاضي الموضوع من خلال الوقائع المطروحة عليه.

أما الأخطاء التجارية [2] فيظل الناقل مسؤولا عنها، ولا يجوز له أن يشترط إعفاءه منها [1]، كسوء الشحن. [2]

تجدر الإشارة إلى أن هذه التفرقة بين الخطأين (الخطأ الملاحي والخطأ التجاري)

مستمدة من قانون " **هارتر الأمريكي** ". [3]

(2)– خطأ الشاحن:

---

[1] – فهؤلاء يعملون لحساب الناقل، وعليه يجب تحمل أخطائهم، لا أن يتحملها الشاحن.

[2] – يقصد بالأخطاء التجارية، الأخطاء التي تتعلق بالبضاعة ذاتها، كالخطأ في شحن البضاعة أو رصها أو حفظها أو تفريغها أو تسليمها، ويعتبر أيضا خطأ تجاريا يسأل عنه الناقل الإهمال في رفع غطاء العنابر لتهوية البضاعة، أو فتح العنابر أثناء هطول الأمطار. أنظر:

مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 264.

RENE RODIERE, Droit maritime, op.cit., p 358.

[1] – **MARTIME REMOND GOUILLOUD**, op.cit., p 379.

[2] – C.Cass , 26/02/1991, DMF 1991, p 358.

[3] – قانون هارتر الأمريكي (The harter act) الصادر بالولايات المتحدة الأمريكية عام 1893 كان هدفه أساسا حماية الشاحنين، باعتبار أن أمريكا كانت آنذاك من الدول الشاحنة. أنظر:

BEN AZIZA BOUKEFRIM, op.cit., p58.

يقصد به فعل المضرور، والذي نصت عليه المادة 803/(ح)، وبالتالي تعد أخطأ الشاحن سببا لإعفاء الناقل من مسؤوليته، وهي بذلك كعقوبة بالنسبة إليه جراء الإخلال بالتزاماته. [1]

وتستوجب دراسة خطأ الشاحن الوقوف عند سوء التحزيم والتكييف من جهة، وإنعدام أو سوء وضع العلامات من جهة أخرى.

(أ)- سوء التحزيم والتكييف:

إن عملية التحزيم والتكييف ليس فقط لضمان حفظ البضاعة خلال الرحلة البحرية، إنما أيضا لحمايتها أثناء تداولها خلال عمليتي الشحن والتفريغ. [2]

كما يجب أن يكون التغليف متيناً، يتحمل ما قد يتعرض له من إحتكاك مع البضائع الأخرى داخل عنابر السفينة أو جدران السفينة نفسها، ويختلف التغليف بحسب طبيعة البضاعة ونوعها، وكذلك حسب مدة الرحلة وطبيعتها [3] ، هذا ما نصت عليه كذلك المادة 43 ت. تجاري [1]، وإن كانت المادة خاصة بالنقل البري، إلا أن مفهومها أوسع فيما نصت عليه، كما أنها تؤكد ما تضمنه التقنين البحري.

يظهر سوء التحزيم مثلا في تعبئة الإسمنت في أجولة ورق.

حتى يعفى الناقل من المسؤولية، عليه إثبات أن الضرر كان نتيجة عدم كفاية التغليف [2] ، وأحسن وسيلة لذلك هو ما وضعه المشرع الجزائري في هذا الصدد من إمكانية إجراء تحفظات كتابية في سند الشحن عن حالة البضاعة المشحونة. ومثالها

---

1 – **كمال حمدي**، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 105.

2 – **DIDIER PICON**, op.cit., p 31.

3 – **عبد الحميد صرقاق**، المرجع السابق، ص 120.

1 – تنص المادة 43 ت. تجاري على أنه:

" إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحزيمه، وجب على المرسل إليه القيام بالتحزيم بشكل يكون واقيا من الضياع أو التلف، ولا يؤدي الى ضرر الأشخاص والمعدات أو غيرها من الأشياء المنقولة ".

2 – **INNOCENT FETZE KAMDEM**, op.cit., p 106.

وضع تحفظ على أن الصناديق غير محكمة الغلق أو أن محتوياتها ظاهرة، أو أن البضاعة مغلفة بورق...الخ.

(ب)- إنعدام أو سوء وضع العلامات:

يقدم الشاحن للناقل عند تسليمه البضاعة البيانات والعلامات الرئيسية المتعلقة بها، وتقيد هذه الأخيرة في سند الشحن، وعادة ما تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة على البضائع، بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر [1] ، لتسهل على الناقل التعرف على طبيعتها وتخصيصها المعاملة التي تلائمها.

ويعد سوء وضع العلامات إهمالا من الشاحن، ومن ثمة إذا ثبت أن الضرر الذي لحق البضاعة ناشئ عن عدم كفاية العلامات، يعفى الناقل من المسؤولية، كما أن تداول البضاعة أثناء عمليتي الشحن والتفريغ في الميناء من طرف مقاول المناولة يكون على أساس البيانات التي يزودها الشاحن، فإن عدم كفايتها يؤدي كذلك إلى إعفاء مقاول المناولة من المسؤولية عن الضرر الذي يلحق البضاعة، إلا أن يقع عليه إثبات إما أن العلامات غير كافية، أو إثبات العلاقة السببية بين ذلك والضرر اللاحق بالبضاعة. [1]

ثالثا: الأسباب الخارجية (القوة القاهرة أو الحادث الفجائي):

تتمثل الأسباب الخارجية للإعفاء من المسؤولية في القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، إذ أن الرأي السائد حاليا في الفقه، هو عدم التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي. أما التقنين البحري فهو كذلك يفرض عدم التفرقة بين الأمرين، فالأمر الذي يُنظر إليه كحادث فجائي ليس هناك البتة ما يحول دون اعتباره قوة قاهرة.

[1] - **أحمد محمود حسني**، النقل الدولي البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 246.

[1] - **عبد الحميد صرقاق**، المرجع السابق، ص 122.

فالقول بإمكان دفع المسؤولية في حالة القوة القاهرة دون حالة الحادث الفجائي قولا يتنافى مع طبيعة المخاطر البحرية التي تتعرض لها السفن. [1]

إذ اعتبرت المادة 803/(هـ) ت.ب القوة القاهرة حالة من حالات انتفاء المسؤولية، لذا سنتناول عنصرا القوة القاهرة وإثباتها من جهة، ونطاقها من جهة أخرى.

(1)- عنصرا القوة القاهرة وإثباتها:

تقوم القوة القاهرة على عنصرين أساسين لإعفاء الناقل البحري من مسؤوليته، والذي يقع عليه عبء إثباتها.

(أ)- عنصرا القوة القاهرة:

لكي يتصف الحادث بالقوة القاهرة، اتفق الفقهاء على وجوب توافر عنصرين هما:

1/ عدم إمكانية التوقع

2/ إستحالة الدفع.

العنصر الأول: عدم إمكانية التوقع:

يعتبر هذا العنصر ضرورياً لإعفاء الناقل البحري من مسؤوليته، فمثلا الناقل الذي تغريه شحنة مربحة وقت الحرب ويستغلها، وعند عبور منطقة خطيرة تحجز له البضاعة أو تهلك، فلا يمكنه التمسك بحالة القوة القاهرة، لأنه من الممكن التوقع لهذه النتائج السيئة منذ بداية الرحلة. [1]

العنصر الثاني: إستحالة الدفع:

---

[1] – لعل من الأمور التي تؤكد عظمة القانون الروماني وأصالته، معرفته المبتكرة لفكرة القوة القاهرة والحادث المفاجئ. أنظر:

محمد زهدود، القانون البحري الجزائري، دار الحداثة، بيروت، 1990، ص 228.

[1] – **محمد زهدود،** المرجع السابق، ص 232.

يجب أن تتوفــر في القــوة القاهرة صفــة القهــر التي تجعــل تنفيــذ الالتــزام العقدي مستحيلا. [1] ومعيار الاستحالة موضوعي لا شخصي. [2]

كما يجب أيضا في الكثير من الحالات أن يكون للقوة القاهرة الطابع الخارجي[3] . فحسب رأي، فإن هذا العنصر الثالث لا فائدة منه، مادام هو نتيجة حتمية للعنصريين السابقين، إذ نجد أن المشرع الجزائري ينص كذلك في المادة 803/(ك) ت.ب على حالة "**الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل** ".

وبالتالي تعتبر هذه الفقرة تكرارا لمصطلح القوة القاهرة ينبغي إلغاءها. [4]

(ب)- إثبات القوة القاهرة:

يقع عبء إثبات القوة القاهرة على عاتق الناقل، فإذا أثبت هذا الأخير ذلك إنتفت العلاقة السببية بين الخطأ والضرر،وبالتالي لا تتحقق المسؤولية. [1]

تعتبر مسألة تقدير ما إذا كانت الواقعة المدعى بها قوة قاهرة أم لا من اختصاص قاضي الموضوع. [2]

(2)- نطاق القوة القاهرة:

للقوة القاهرة نطاق واسع، إذ تشمل الحوادث الطبيعية والظروف السياسية.

---

1 – **ALEXIS LEMARIE**, op.cit., p 17.

2 – **مجيد حميد العنبكي**، قانون النقل العراقي، المبادئ والأحكام، منشورات البحوث القانونية، بغداد، 1984، ص 245.

3 – إلا أن المشرع الجزائري اعتبر القوة القاهرة في المادة 2/138 ت.مدني، على أنها كل حادث خارجي لم يكن ممكنا توقعه، ويقصد بالحادث الخارجي كل حادث يقطع العلاقة بين فعل الناقل (المدين) والحادث المضر.

4 – إلا أن إ. بروكسل لم تتضمن مصطلح " القوة القاهرة " ولا مصطلح " الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل "، لأن النظام الأنجلوساكسوني الذي ظهرت فيه الاتفاقية يجهل هذا المفهوم، بل ذكرت جملة من حالات الإعفاء تتعلق بالقوة القاهرة. أنظر:

JACQUES PUTZEYS, Droit des transports, Bruylant, Bruxelles, 1993, p 215.

1 – **كمال حمدي**، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 98.

2 – **بوعلام خليل**، " حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، القوة القاهرة في القانون البحري ومعاهدة بروكسل لسنة 1924"، المجلة القضائية، العدد الأول، الجزائر، 2003، ص 125.

(أ)- الحوادث الطبيعية:

لم يعتبر القضاء الحوادث أو الظروف الجوية كالمطر والرياح وإضطراب البحر والمد والجزر التي تحصل بصفة دورية وفي مواعيد معلومة قوة قاهرة، وبالتالي لا تعفي الناقل من المسؤولية. [1]

أما إذا كانت تلك الحوادث غير متوقعة ولا يمكن دفعها، كان ثمة محل لاعتبارها قوة قاهرة.

ويدخل ضمن الحوادث الطبيعية التي تشكل قوة قاهرة:

- أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.
- الحريق.

1/ أخطار وحودث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة: [1]

نصت عليها المادة 803/(د) ت.ب، ويقصد بها الأخطار التي تتعرض لها السفينة كالأعاصير غير العادية وإرتفاع درجة الحرارة والصخور وغيرها، مما يعيق السفينة أثناء رحلتها ويتسبب في هلاك البضاعة أو تلفها. هذه المخاطر ليست بذاتها سببا لإعفاء

---

[1] - قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1991/05/19، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 77660، المجلة القضائية، العدد 03، الجزائر، 1993: إذ اعتبرت في هذا القرار أن مسؤولية الناقل البحري قائمة رغم العاصفة –التي كانت في فصل الشتاء – لأن رداءة الطقس تعتبر حالة عادية بالنسبة للملاحين.

- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1991/06/02، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 73657، المجلة القضائية، العدد 02، الجزائر، 1993، ص 108: أن القضاة قد أخطأ لما أعفو الناقل من المسؤولية عن الأضرار، باعتبارها نتجت عن القوة القاهرة، دون أن يتحققوا من توفر شروطها.

- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1996/06/24، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 153254، المجلة القضائية، العدد 02، الجزائر، 1997. إذ إعتبرت المحكمة أن العاصفة البحرية التي لا تتعدى 07 درجات على سلم " بوفور " وفقا للخبرة القضائية ليست من قبيل القوة القاهرة المذكورة بالمادة 803 ت.ب. وإنما من مخاطر الاستغلال، لأنها تعتبر من الظروف العادية في فصل الشتاء، وعليه فالخسائر اللاحقة بالبضاعة بسبب العاصفة التي تعرضت لها السفينة لا تعفي الناقل من تحملها.

[1] - يقصد بالمياه الملاحية الأخرى المياه النهرية التي تسير فيها السفن البحرية. أنظر:

أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 236.

الناقل من المسؤولية، بل يجب أن تحمل طابعاً استثنائيا غير عادي وغير متوقع، بعبارة أخرى يجب أن تتوفر في مخاطر البحر مقاومات القوة القاهرة. (1)

لم يعتبر القضاء الفرنسي رداءة الأحوال الجوية والأعاصير بحسب الأصل من مخاطر البحر، مادام الربان قد علم بها أو بإحتمال نشؤها قبل بدء الرحلة البحرية. أما الأحوال الجوية الاستثنائية وغير المتوقعة، فهي التي تدخل ضمن مفهوم مخاطر البحر. (2)

وبالتالي فحسب تقديري، من المستحسن إلغاء الفقرة (د) من المادة 803 ت.ب، مادام أنها تضمنت تعداد (صور) لبعض حالات القوة القاهرة، إذ أن ذلك ليس من مهمة المشرع، بل يتولاها عادة الفقه.

ما يثير الانتباه هي عبارة " **المياه الصالحة للملاحة** "، وهي عبارة نقلها المشرع الجزائري عن اتفاقية بروكسل لسنة 1924، دون الأخذ بعين الاعتبار أن الجزائر لا تتوفر على مثل هذه المياه. (3)

2/ **الحريق:**

يعد الحريق في السفينة حدث خطير، وإخماده صعب، ويظهر ذلك مثلا في قضية حريق "HYUNDAI FORTUNE " . (4)

فإذا نشب حريق في السفينة وألحق ضررا بالبضاعة، فالناقل يعفى من المسؤولية طبقا للفقرة (ج) من المادة 803 ت.ب(1) إذا لم يتمكن الخصم من إثبات أن الحريق كان بفعل الناقل، بمعنى ألا تقوم مسؤولية الناقل إلا إذا أثبت الشاحن خطأ الناقل(2) ، وهو نفس

1 – **أحمد محمود حسني**، النقل الدولي البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 237.

2 – Voir : C.App de Rouen, 14/11/1996, DMF 1997, p 301.
Trb.Com de Marseille, 18/12/1998, DMF 1999, p 136.

3 – **حياة شتوان**، المرجع السابق، ص 117.

4 - **www.meret marine.com**, Articles du 22 et 28 Mars 2006.

1 – وهي ترجمة حرفية لنص المادة 2/4، بند(ب) لإتفاقية بروكسل.

2 – **ALEXIS LEMARIE**, op.cit., p 75.

الحكم الوارد في الفقرة الرابعة من المادة 5 من إ.هامبورغ التي أسست مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الناشئ عن الحريق على فكرة الخطأ الواجب الإثبات. [1]

بعبارة أخرى، فإن الاتفاقية قلبت عبء الإثبات، فجعلته على عاتق الشاحن أو صاحب الحق في البضاعة، فلا يثور أي شك في صعوبة هذا الإثبات، خاصة وأن الشاحن لا يتواجد على متن السفينة ليتعرف على طبيعة الظروف التي أدت إلى الحريق، ولا يتأتى له إثبات إخفاق الناقل أو تابعيه في إتخاذ التدابير المعقولة لمقاومة الحريق.

بل على العكس من ذلك، فإن الأمر في هذه الحالة يكون بين يدي الناقل وتابعيه، فهم الأقدر على معرفة دقائق ظروف حادث الحريق، وفيما إذا كانت قد اتخذت الإجراءات اللازمة لمنع نشوبه، فلا رقابة للشاحن على الناقل من هذه الزاوية، بل يُفترض أن هناك احتياطات أولية معينة يتوجب على كل ناقل إتخاذها، كضرورة وجود أجهزة إنذار...الخ. وعادة ما تكون هذه الاحتياطات موجودة على متن السفينة، مما يجعل إثبات الشاحن لخطأ الناقل في هذا الخصوص شبه مستحيل، إذ أن التحقيق الذي يجرى سوف يؤدي حتما إلى استخلاص أن الناقل قد اتخذ التدابير المعقولة لمقاومة الحريق، ولعل هذا ما دعا البعض إلى القول بأن اتفاقية هامبورغ تقيم إعفاء ضمني للناقل البحري من المسؤولية في حالة الحريق[2]، كما اعتبر القضاء الفرنسي الحريق الذي سببه مجهول يعفي الناقل من المسؤولية. [3]

(ب)– الظروف السياسية:

تتمثل الظروف السياسية في الإضراب وحوادث الحرب.

---

[1] – أي لا تقوم مسؤولية الناقل البحري إلا إذا تم إثبات خطأه. أنظر:

BEN AZIZA BOUKEFRIM, op.cit., p 21.

[2] – **محمد بهجت قايد**، المرجع السابق، ص 87.

[3] – Trb.Com de Marseille, 04/03/1959.

Trb.Com de Paris 25/06/1975.

Voir : **ALEXIS LEMARIE**, op.cit., p 76.

1/ الإضراب:

نص عليه المشرع الجزائري في المادة 803/(و) ت.ب، إذ لا يعتبر الإضراب في حد ذاته قوة قاهرة يعفي الناقل من المسؤولية طبقا للقواعد العامة، إلا إذا كان عاما يجعل تنفيذ عقد النقل مستحيلا[1]، وأن يكون كذلك فجائيا وغير متوقعا، ولا دخل لإرادة الناقل في وقوعه[2]، وبغض النظر عن مكان وقوعه، فهذه الظروف يمكن أن تحصل داخل مؤسسة الناقل أو خارجها. [3]

وحتى يستفيد الناقل البحري من ميزة الإعفاء ينبغي عليه أن يثبت العلاقة السببية بين الإضراب والضرر. [4]

لكن في الواقع العملي، أخذت الإضرابات صفة العمومية، مما جعل المحاكم تعتبرها قوة قاهرة. [5]

2/حوادث الحرب:

لا تعتبر حالة الحرب – في حد ذاتها – قوة قاهرة باعتبار أنها يمكن معرفتها مسبقا، لكن ما تخلفه الحرب من حوادث، كتحطيم السفينة أو توقيفها أو الاستيلاء على بضاعتها هي التي يستحيل توقعها، وبالتالي تعد قوة قاهرة. كما اعتبر فريق من الفقه أن نتائج

---

1 – إذ لا يكفي فقط عسر التنفيذ.

2 – **أحمد محمود حسني**، النقل الدولي البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 240.

3 – **ANTOINE VILLARD**, Droit maritime, op.cit., p 418.

4 – **ALEXIS LEMARIE**, op.cit., p 91.

RENE RODIERE et EMMANUEL DU PONTAVICE, op.cit., p 350.

5 – C.App de Rouen, 24/11/2005, DMF, 2006, p 511. Citant à l'appui de cette assertion les arrêtés suivants :

C.Cass, 19/03/2002 et C.App de Versailles , 08/04/2004.

Voir : **ALEXIS LEMARIE**, op.cit., p 91.

الحرب المباشرة هي وحدها التي تعفي الناقل من المسؤولية[1]، دون النتائج غير المباشرة.[2]

حتى يعفى الناقل من المسؤولية لسبب الفتن والحروب، عليه إثبات توافر مقومات القوة القاهرة فيها، بمعنى أنه لا يمكن توقعها أو تفادي نتائجها. وهو ما ذهب إليه القضاء الفرنسي إبان نهاية الحرب الجزائرية، إذ لم يعتبر حالة عدم الأمن السائدة في الموانئ الجزائرية قوة قاهرة بالنسبة للناقل الذي لم يثبت وقوع حرب أهلية، أو لم يكن بإمكانه توقعها، ومن ثمة يكون الناقل مسؤولا عن سرقة البضاعة، وهي على الرصيف مادامت في عهدته. [3]

كما يعتبر أيضا من صميم القوة القاهرة فرض حصر بحري على ميناء الوصول وإستيلاء السلطة العامة على السفينة والاعتداءات التي تحدث داخل المياه الإقليمية وكذا ظاهرة القرصنة[4]، التي لا تحدث عادة إلا ضد السفن التجارية (الناقلة للبضائع) [1]، خاصة وأن حرية التنقل في أعالي البحار والتبادل الحر التجاري عانا كثيرا من ظاهرة القرصنة.[2]

رابعا: الأسباب المرتبطة بالبضاعة:

1 – إذ يعتبر من حوادث الحرب المباشرة التصادم الذي يقع مع سفينة حربية متجهة إلى قاعدتها في زمن الحرب. أنظر:

بوعلام خليل، المرجع السابق، ص 126.

2 – مثال عن حوادث الحرب غير المباشرة، الناقل الذي يعرض شحنته للهلاك في ظروف أمنية غير مواتية قصد ربح أجرة نقل مرتفعة، ففي هذه الحالة لا يستفيد من حالة الإعفاء.

3 – C.App D'Aix - en – Provence, 22/10/1964, BT 1964, p 333.

4 – Une étude accessible sur le site de l'OMI (**www.imo.org)** nous apprend que 86.5% des attaques de navires entre 1995 et 2000 eurent lieu dans les eaux territoriales ou des ports.

1 – **ABDENNOUR BOUTOUCHENT**, op.cit., p 107.

2 – **Ibid**, op.cit., p 109.

DANIEL SANFPRD, La piraterie, un casse tête juridique et opérationnel, www.meret marine.com.

يظهر ذلك في العيب الذاتي والعيب الخفي في البضاعة من جهة، وفي نقص البضاعة أثناء السفر (عجز الطريق) من جهة أخرى. وهذا ما نصت عليه الفقرة (ز) من المادة 803 ت.ب.

(1)- العيب الذاتي للبضاعة والعيب الخفي:

سنحاول شرح كلاهما على حدى.

(أ)- العيب الذاتي للبضاعة:

لم يعرف القانون ولا القضاء العيب الذاتي للبضاعة، لذا نحاول تعريفه كالتالي: "قابلية الشيء للهلاك بمناسبة نقله بحرا، حتى ولو كانت هذه الرحلة البحرية تمت في ظروف عادية".

مادام العيب الذاتي واقعة مادية، فإنه يمكن إثباته بكافة الطرق. [1]

(ب)- العيب الخفي في البضاعة:

العيب الخفي هو العيب الغير الظاهر، ومن الصعب إكتشافه عند القيام – الشحن-، وبالتالي لا يكون ثمة تحفظ بشأنه في سند الشحن، لكن يكتشف عنه عند الوصول، إذ من الصعب وضع تحفظات مسبقا على البضاعة المعيبة، لكن في غياب التحفظات يصعب على الناقل إقامة الدليل لإعفاء نفسه من المسؤولية، لكن يبقى الأمر ممكنا باللجوء إلى أصحاب الخبرة. [1]

(2)- عجز الطريق:

عبر عليه المشرع الجزائري – في المادة 803 (ز) ت.ب المذكورة سابقا – بنقص

---

1 – **RENE RODIERE et EMMANUEL DU PONTAVICE**, op.cit., p 351.

1 – **RENE RODIERE**, Transport maritime, op.cit., p 06.

البضاعة أثناء السفر[1]، ويقصد به النقص في الحجم أو الوزن الذي يلحق البضاعة أثناء نقلها بحرا. [2]

يختلف عجز الطريق باختلاف طبيعة البضاعة وطول الرحلة ومدى التغيرات الجوية التي تحدث أثناء الطريق. [3]

إذ هناك بعض البضائع ما تتبخر بسبب حرارة العنابر كالسوائل، ومنها ما يجف مع الزمن كالحبوب والفواكه[4]، ولا دخل لإرادة الإنسان في حدوثها. [5]

ينطبق عجز الطريق على الحمولة المشحونة صباً، ولا ينطبق على المغلفة في أوعية أو في صناديق. [6]

ومن ثمة، **فعجز الطريق** يتحدد بنسبة مئوية تحددها العادات التجارية، وتختلف هذه النسبة من بضاعة لأخرى[7]، إذ يعفى الناقل من المسؤولية عن عجز الطريق في حدود النسبة التي جرى عرف التجارة السماح بها. [1] ولمحكمة الموضوع السلطة التقديرية في

---

1 - عبر عنه المشرع المغربي بـــ " تلف الطريق " الذي لا يسأل عنه الناقل، وهو ما أكده أيضا القضاء المغربي في قرار للمجلس الأعلى الصادر بـــ 1999/11/19، ملف تجاري، عدد 91/824. نقلا عن مقال **لمساوي رشيدة،** المرجع السابق.

2 – **RENE RODIERE et EMMANUEL DU PONTAVICE**, op.cit., p 352.

3 – **BEN AZIZA BOUKEFRIM**, op.cit., p53.

4 – لا يشمل عجز الطريق البضائع التي لا تتأثر بالعوامل الطبيعية مثل القضبان الحديدية.

5 – **MARTIME REMOND GOUILLOUD**, op.cit., p 380.

6 – **علي جمال الدين عوض،** النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 538.

7 – نذكر على سبيل المثال، النسب المئوية لعجز الطريق التي قضى بها القضاء المصري في بعض البضائع:

الدقيق 01%، الإسمنت 04%.

أنظر: **كمال حمدي،** مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 104.

كما حدد نسبة عجز الطريق للكحول بـــ 0.25% حسب ميناء " سات " (SETE).

Voir: **ANTOINE VILLARD**, Transports maritimes, op.cit., p 18.

1 – إذا ما ثبت أن نسبة عجز الطريق للدقيق هي 01%، فإن الناقل يتمسك بذلك بدون أن يطالب بأي تبرير أو إثبات، أما إذا ظهرت أن نسبة العجز بلغت 04% فإن الناقل ملزم بتعويض صاحب البضاعة عن 03% التي هلكت، والتي لا يسري عليها قواعد عجز الطريق.

تقدير وجود هذه العادات وتلك النسب، والتي لا تخضع في ذلك لرقابة محكمة النقض طالما أقامت قضاءها على أسباب سائغة لها أصلها الثابت في الأوراق.(1)

إلا أن الناقل يسأل عن العجز حتى ولو كان في حدود النسبة المقررة، إذا ما أثبت المدعى أنه راجع الى خطأ الناقل أو أحد مندوبيه.

أما الفقيه " **روديير** " يرى أن النقص في البضاعة أثناء السفر يعد أحد صور العيوب الخاصة البضاعة يمس بكميتها. (2)

الفرع الثاني

الأسباب الخاصة للإعفاء من المسؤولية

يقصد بها الأسباب التي يمكن للناقل أن يطلب على أساسها دفع مسؤوليته عن الأضرار التي ألحقت بالبضاعة، بإثبات أنه قد اتخذ هو شخصيا أو مستخدميه جميع ما كان من المعقول إتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته(أي بإثبات يسير).

تتمثل هذه الأسباب فيما يلي:

- تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن، والتي تتعلق بطبيعة البضاعة أو قيمتها.
- إنقاذ الأرواح والأموال في البحر.
- نقل الحيوانات الحية.

أولا: تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها:

---

1 – **كمال حمدي**، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارية البحرية، المرجع السابق، ص 104.

2 – **RENE RODIERE**, Transport maritime, op.cit., p 06.

طبقا للمادة 753 ت.ب، يقع على الشاحن الالتزام بإدراج البيانات المتعلقة بالبضاعة في وثيقة الشحن. وبالتالي يعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحاته فيما يخص العلامات، وكذا كمية ووزن البضائع، ويقع عليه كذلك التزام بإعلام الناقل – أو من يمثله – عن البضائع القابلة للاشتعال أو الانفجار أو البضائع الخطرة، والتي ما كان يقبل تحملها إذا عرف نوعها وخصيتها. [1]

يترتب في حالة الإخلال بهذه الالتزامات إعفاء الناقـل من المسؤوليـة، أيا كان سبب الهلاك أو التلف [2]، ولو كان هذا البيان قد أدرج بقصد تخفيض أجرة النقل[3] أو أجرة الجمارك. [4] بشرط أن يصدر هذا البيان عن عمد أي عن علم وبينة بعدم صحته.

(1)– آثار تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة وقيمتها:

تستخلص أثار ذلك من المادة 810 ت.ب، التي تنص على ما يلي: " **لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر... إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى** ". [1]

من خلال هذا النص، يترتب على تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة وقيمتها النتائج التالية:

---

1 – **BEN AZIZA BOUKEFRIM**, op.cit., p 51.

2 – C.App D'Aix – en- Provence, 29/06/2000, BTL 2000, p 603.

3 – **عدلي أمير خالد،** المرجع السابق، ص 86.

4 – **عزالدين الديناصوري وعبد الحميد الشواربي،** المرجع السابق، ص 1491.

1 – نلاحظ أن النص العربي جاء بصيغة ركيكة: " **إذ ارتكب الشاحن بتعمد تصريحا كاذبا** " . والصحيح " **إذا تعمد الشاحن تصريحا كاذبا** ".

في حين جاء النص الفرنسي بصورة أدق على النحو التالي:

« Si dans le connaissement … le chargeur à fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur ».

وهو مطابقا لنص المادة 5/4 من إ. بروكسل، في حين أن إ.هامبورغ لم تتعرض لهذه المسألة.

(أ)- يطبق الجزاء ولو لم تكن هناك علاقة بين التصريح الكاذب والهلاك.[1]

(ب)- يطبق الجزاء ولو كان هلاك البضاعة ناشئا عن خطأ الناقل، وأن هذا الخطأ ساهم في حدوث الضرر.

(ج)- لا يسمح للشاحن تقديم الدليل عن كذبه بأنه لم يكن له شأن في هلاك أو تلف البضاعة، فلا يقبل من الشاحن إثبات إنعدام العلاقة السببية. [2]

وبالتالي، فجزاء إعفاء الناقل من المسؤولية يكون سواءً كانت البيانات غير صحيحة نتيجة زيادة في القيمة[3] أو نقص في القيمة. [1] إذ اعتبر الأستاذ "**مصطفى كمال طه** " ذلك بمثابة عقوبة مدنية تسلط على الشاحن. [2]

(2)- إثبات البيان الكاذب:

من المعلوم أن البيان المدون في سند الشحن يعتبر مطابقا لحقيقة البضاعة محـــل عقد النقل البحري. ومادام أن عبء الإثبات في القواعد العامة يقع على عاتق من يدعي خلاف الأصل، فإن عبء إثبات البيان الكاذب يقع على عاتق الناقل، لأنه يدعي خـــلاف

---

1 - **RENE RODIERE**, Droit maritime, op.cit., p 334.

2 - **هاني دويدار**، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 131.

3 - هذا ما ذهب إليه القضاء الفرنسي، في قضية تدور وقائعها في شحنة تتشكل من 1860 صندوق من قطع غيار السيارات، توجهت من ميناء نابولي (إيطاليا) الى ميناء مرسيليا(فرنسا)، فكان سند الشحن يتضمن بيانا عن البضاعة بأنها قطع غيار، وأن ثمن الصندوق الواحد هو 1000 دولار أمريكي، فقام الشك لدى الناقل في هذه القيمة، وقام بإجراء تحريات لمعرفة القيمة الحقيقة للبضاعة، واتضح أن قيمة الصندوق الواحد لا يتجاوز 475 دولار أمريكي، وعند وصول البضاعة ميناء مرسيليا، إتضح أن صندوق هلك، فأثبت الناقل أن القيمة الحقيقية للصندوق الواحد هو 475 دولار أمريكي فقط، ففي القضية قضت محكمة مرسيليا بحرمان الشاحن من الحصول على أي تعويض، وأنها أعفت الناقل من المسؤولية. أنظر:

Trb.Com de Marseille, 07/07/1978, DMF 1979, p 397.

1 - إذ أن حالة التصريح بقيمة أقل من قيمة البضاعة، سيجعل الناقل في وضع أسوء من حالة التصريح بقيمة أكبر من قيمة البضاعة، إذ يتعذر عليه تقدير درجة العناية التي تحتاجها البضاعة، كما يتعذر عليه تقدير أجرة النقل الواجب دفعها من قبل الشاحن، لأن أجرة النقل تتناسب مع قيمة البضاعة تناسبا طرديا.

2 - **مصطفى كمال طه**، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 289.

ما هو ثابت فرضا بقرينة قانونية.

يلاحظ أن الناقل يكون في وضع أحسن – من وضع الشاحن – في إثبات عكس ما جاء في البيان المدون في سند الشحن، لأن البضاعة في حيازته، وباستطاعته أن يُعاين البضاعة ليتأكد من حالتها الظاهرة وأوصافها وعلاماتها الرئيسية.

أما فيما يتعلق بالقيمة، فيكفيه أن يقدم للمحكمة أسعار البورصة أو سعر السوق، فيبين الفرق بين القيمة الحقيقية للبضاعة والقيمة المدونة في سند الشحن. إذ بمجرد إثبات الناقل عدم صحة هذه البيانات يجعله غير مسؤول عن هلاك البضاعة أو تلفها، دون أن يكلف بإثبات الرابطة السببية بين الضرر وعدم صحة البيانات. (1)

أما إذا صدر البيان الكاذب بحسن النية، فلا مجال لإعفاء الناقل من المسؤولية، وعلى هذا الأخير إثبات أن عدم صحة البيان يرجع إلى سوء نية الشاحن، عندئذ يعفى من المسؤولية. (2)

كما أن الناقل لا يستفيد من ميزة الإعفاء متى كان على علم بعدم صحة البيان الذي ذكره الشاحن بخصوص طبيعة البضاعة أو قيمتها.

أما بالرجوع إلى الفقرة الثانية من المادة 753 ت.ب التي تنص على ما يلي:

" **مسؤولية الشاحن لا تجعل الناقل محرراً من مسؤوليته والتزاماته من عقد النقل تجاه أي شخص أخر غير الشاحن** ".

يفهم من ذلك أن إعفاء الناقل من المسؤولية يحتج به أمام الشاحن وحده دون الغير حسن النية.

ثانيا: انقاذ الأرواح والأموال في البحر:

تم النص عن هذه الحالة في الفقرة (ي) من المادة 803 ت.ب كما يلي:

---

[1] – **BEN AZIZA BOUKEFRIM**, op.cit., p 51.

[2] – **عزالدين الديناصوري وعبد الحميد الشواربي**، المرجع السابق، ص 1491.

" **يعفى الناقل من المسؤولية ... إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:**

ي- إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك ".

من المستقر عليه، أن تقديم المساعدة للغير يعد إلتزاما أخلاقيا وقانونيا يشغل عاتق الربان[1] ، إذ يقع على هذا الأخير المبادرة إلى إنقاذ كل شخص يتواجد في البحر معرضا لخطرالهلاك ولو كان من الأعداء، لأن العادة البحرية تفرض هذا النوع من التضامن.[2]

أكثر من ذلك، فعدم تقديم مساعدة لإنقاذ الأرواح قد يعرض الربان لمتابعة جزائية[3] ، هذا ما نصت عليه المادة 485 ت.ب. [4]

لما كان إنقاذ الأرواح إلزامي على الربان، فمن الطبيعي أن يعفى الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي نتج عن هذه العملية، كما لو إضطرت السفينة الى الإنحراف عن خط سيرها لإنقاذ الأرواح أو الأموال.[1]

---

1 – **علي البارودي وهاني دويدار**، المرجع السابق، ص 283.

2 – **ANTOINE VILLARD**, Droit maritime, op.cit., p 418.

3 – **BEN AZIZA BOUKEFRIM**, op.cit., p 57.

4 – تنص المادة 485 مت ت.ب على ما يلي:

" **يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج أو بإحدى العقوبتين، كل ربان باستطاعته أن يقدم المساعدة لكل شخص عثر عليه في حالة خطر الضياع أو الموت في البحر، دون تعريض أعضاء طاقمه والمسافرين إلى الخطر ولم يفعل.**

وإذا توفى الشخص الذي عثر عليه بسبب عدم تنفيذ الالتزام المشار إليه في الفقرة السابقة تكون العقوبة بالسجن من خمس سنوات إلى عشر سنوات، وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 200.000 دج ".

وهو ما تعرضت إليه أيضا المادة 85 من التقنين الجزائي والتأديبي البحري (الفرنسي)، والمكرسة على المستوى الدولي بموجب اتفاقيات (SOLAS) آخرها في 1989/04/28، والمصادق عليها من طرف فرنسا في 2002/04/23. أنظر: **DIDIER PICON**,op.cit., p 49.

1 – لأن الأرواح البشرية لا يعادلها مال.

إلا أن المشرع الجزائري لم يميز بين كيفية إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال، كما يتبين أيضا من الفقرة (ي) من المادة 803 ت.ب أن إعفاء الناقل البحري من المسؤولية ليس مناطه أن تكون الأرواح أو الأموال المعرضة للخطر قد أنقذت بالفعل، إنما يكفي لتقرير هذا الإعفاء أن ينشأ هلاك البضائع عن محاولة إنقاذ الأرواح أومحاولة إنقاذ الأموال.

في حين أن نص المادة 6/5 من إ.هامبورغ جاء كما يلي:

" لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجاً عن تدابير لانقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر ".

فطبقا لهذا النص، فإن الناقل يعفى من المسؤولية إذا كان مرجع الأضرار تدابير إتخذها لإنقاذ الأرواح أو الأموال، إلا أنه يشترط في التدابير المتخذة لانقاذ الأموال أن تكون معقولة[1] ، أي من المستحسن على الناقل أن يحافظ على مال أؤتمن عليه من أن يضحي به لينقذ مالا لا يعنيه.

ومرد التفرقة إذن بين حالتي إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال تفادي الاندفاع إلى إنقاذ الأموال برعونة وخفة طمعاً في المكافأة.

ثم إن كل جهد يبذل في إنقاذ الأرواح البشرية يكون أصلا معقولا، وكل خسارة تلحق بالأموال سببه تهون، لأن عملية إنقاذ الأموال تمليها اعتبارات مالية وابتغاء الحصول على المكافأة وليس اعتبارات إنسانية كما هو الحال في إنقاذ الأشخاص.

بالتالي، فمن المستحسن تعديل الفقرة (ي) من المادة 803 ت.ب وجعلها تتطابق مع الفقرة 5 من المادة 6 من إ.هامبورغ.

ثالثا: نقل الحيوانات الحية:

[1] – **محمد بهجت قايد**، المرجع السابق، ص 84.

لم يتعرض التقنين البحري لحالة نقل الحيوانات الحية كسب من الأسباب القانونية لإعفاء الناقل من المسؤولية[1]، في حين أن اتفاقية هامبورغ تعرضت إليها في المادة 5/5.[2] إذ جعلت الناقل غير مسؤولا عن الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليمها الناتج عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل.[3] مثلا خوف حيوان من هول البحر فامتنع عن الطعام فهزل، أو تقاتل الحيوانات مع بعضها بسب إرتفاع الأمواج، أو إطلاق النار لإخماد ثوران الحيوان.[4]

أما الحيوانات المعبئة في الصناديق شأنها شأن البضائع الأخرى، وبالتالي لا يخضع نقلها للأحكام الخاصة بنقل الحيوانات (لكونها لا تحتاج لرعاية معينة).

حتى يعفى الناقل من المسؤولية في هذه الحالة، يجب إثبات أمرين هما:

(1)- أن الناقل قد أصدرت إليه تعليمات خاصة بشأن نقل الحيوان، وأنه قام بتنفيذها (أي أن الناقل نفذ تعليمات الشاحن في هذا الصدد).[1]

(2)- وجود إحتمال أن الضرر راجع إلى المخاطر الخاصة التي تلازم نقل الحيوان[2] (أي المطلوب إثباته ليس تأكيد نسبة الضرر إلى تلك المخاطر الخاصة، إنما مجرد إحتمال نسبة الضرر إليها).

وعلى الشاحن – أو المرسل إليه – إذا أراد نقض هذه القرينة أن يثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو تابعيه.[3]

---

[1] – يرجع سبب ذلك إلى تأثر المشرع الجزائري باتفاقية بروكسل التي استثنت الحيوانات الحية من مفهوم البضائع، ومن ثم فإن مثل هذا النقل يخضع للقواعد العامة.

[2] – المادة 5/1 من إ.هامبورغ لم تستثني أي نوع من البضائع من الخضوع لأحكامها، بما فيها الحيوانات الحية.

[3] – عكس ما أخذت به المادة 232 ت.ب المصري، التي تضمنت إلا حالة واحدة، وهي " الهلاك وإصابة الحيوانات " مع إغفالها لحالة التأخير في التسليم، وبالتالي لا يمكن للناقل دفع مسؤوليته عن التأخير في تسليم الحيوانات الحية، وإنما يدفع مسؤوليته – في هذه الحالة – بإثباته للسبب الأجنبي.

[4] – **عدلي أمير خالد**، المرجع السابق، ص 83.

[1] – **DIDIER PICON**, op.cit., p 29.

[2] – **كمال حمدي**، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 93.

ومن ثمة، فالتزام الشاحن بتسليم الحيوانات الحية في الموعد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول هو إلتزام بتحقيق نتيجة. [2]

أما عملياً، فكثيرا ما يرد في سندات الشحن المتعلقة بنقل الحيوانات الحية شرط نموذجي يعفى بموجبه الناقل البحري من مسؤوليته في حالة نقله لها. [3]

المطلب الثاني

الإعفاءات الاتفاقية للمسؤولية

مادام يتميز عقد النقل البحري للبضائع بخاصية الإذعان، فإنه ليس بإمكان الشاحن أن يُناقش الشروط والبنود التي يفرضها الناقل عليه، فهو مضطر إلى التعاقد معه، ونظرا لخطورة شروط الإعفاء في مجال النقل البحري، فقد وضعا التقنين البحري واتفاقية هامبورغ قواعد لحماية الشاحن من وطأة هذه الشروط، إذ تعتبر باطلة لأنها تخدم مصالح الناقل على حساب الشاحن(الفرع الأول)، لكن ليست كل الاتفاقات باطلة، إذ تعد صحيحة الاتفاقات التي تمنح مزايا للشاحن وتفرجه من قبضة الناقل (الفرع الثاني).

الفرع الأول

بطلان اتفاقات الإعفاء

تلغي المادة 811 ت.ب كل شرط تعاقدي يكون موضوعه أو هدفه إبعاد المسؤولية عن الناقل التي وضعها القانون على عاتقـــه، بمعنى أنه لا يجــوز إدراج أي شرط في عقد النقل البحري للبضائع هدفه الحد أو استبعاد مسؤولية الناقل البحري فيما يخص التزاماته المتعددة، سواءً كانت تتعلق بوسيلة النقل أو بالبضاعة، وهذا ما نصت عليه المادة 811 ت.ب على أنه:

---

[1] – **محمد بهجت قايد**، المرجع السابق، ص 123.

[2] – **سعيد يحي**، المرجع السابق، ص 44.

[3] – **عبد الرحمان ملزي**، المرجع السابق، ص 166.

" يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدي يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

أ- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770 و773 و780 و802 و803 و804 من هذا الكتاب؛

ب- تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 أعلاه، ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808؛

ج- منع الناقل من الاستفادة من التأمين على البضائع ".

يقابل هذا النص، الفقرة الأولى من المادة 23 من إ.هامبورغ.

كما نجد حكم البطلان في بعض القواعد الإجرائية، كالتقادم والاختصاص القضائي والتحكيم.

أولا: إبعاد مسؤولية الناقل الخاصة بالتزاماته:

تنص المواد 770، 773، 780، 802 ت.ب، على التزامات الناقل البحري إزاء السفينة والبضاعة.

أما المادة 803 ت.ب، فقد وضعت التزاما على عاتق الناقل لإعفائه من المسؤولية، وهو إثبات أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي.

في حين جعلت المادة 804 ت.ب، الناقل – أو مندوبيه مسؤولا نسبيا (جزئيا) – إذ اشترك خطأه مع سبب آخر في إحداث الضرر للبضاعة .

وبالتالي فكل شرط أو اتفاق في عقد النقل يتضمن إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناشئ عن إهمال أو خطأ أو تقصير في الواجبات أو الالتزامات المنصوص عليها في هذه المواد، أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على وجه مخالف لما

هو منصوص عليه، يعد باطلا بطلانا مطلقا، دون أن يؤثر ذلك على صحة عقد النقل أو باقي شروطه.

ثانيا: تحديد مسؤولية الناقل البحري بأقل مما هو منصوص عليه في المادة 805 ت.ب والمقابلة للمادة 6 من إ.هامبورغ.

يقع باطلا كل إتفاق يهدف إلى خفض مبلغ التعويض القانوني كما هو منصوص عليه في المادتان 805 و 6 من التقنين البحري، وإتفاقية هامبورغ على التوالي.

ثالثا: تنازل الشاحن عن حقوقه الناشئة عن التأمين على البضاعة لصالح الناقل:

يعد باطلا الشرط أو الاتفاق الذي يهدف الى تقرير مزايا خاصة للناقل على حساب الشاحن – أو المرسل إليه –، لأنه يسمح للناقل بتغطية المسؤولية عن أخطائه على نفقة الشاحن، أي بفضل أقساط التأمين التي دفعها الشاحن[1]، وهذا ما عبرت عليه الفقرة (ج) من المادة 811 ت.ب والمقابلة للفقرة الأولى من المادة 23 من إ.هامبورغ.

رابعا: الاتفاق الخاص بالقواعد الإجرائية:

سواء تعلق الأمر بتخفيض مدة التقادم من جهة أو الاتفاق الذي يهدف إلى حرمان المدعى من الخيار المنصوص عليه في المادة 21 من إ.هامبورغ (بشأن الاختصاص القضائي) والمادة 22 من الاتفاقية (الخاصة بالتحكيم) من جهة أخرى.

(1)– تخفيض مدة التقادم:

[1] – **عدلي أمير خالد**، المرجع السابق، ص 91.

تعتبر أحكام التقادم من النظام العام، وبالتالي يعد باطلا كل اتفاق يقع على تقصير مدتها.

(2)- حرمان المدعى من الخيار المنصوص عليه في المادتان 21 و22 من إ.هامبورغ:

لا يجوز منع المدعى من حق الخيار في إقامة الدعوى، سواءً تعلق الأمر بالاختصاص القضائي أو بالتحكيم.

(أ)- فيما يخص الاختصاص القضائي:

بالرجوع إلى الفقرتين الأولى والثانية من المادة 21 من إ.هامبورغ، نجد أن المدعى له الخيار في أن يقيم الدعوى في عدة أمكنة، إلا أن الفقرة الثالثة من المادة نفسها نصت على أنه لا يجوز إقامة الدعوى في أي مكان لم تحدده الفقرتين السالف ذكرهما، وبالتالي يقع باطلا الاتفاق الذي يخالف هذا الحظر. [1]

(ب)- فيما يخص التحكيم:

يخضع لنفس حكم الاختصاص القضائي، إذ أن أحكامه الواردة في الفقرتين الثالثة والرابعة من المادة 22 من الاتفاقية الخاصة بمكان التحكيم والقانون الذي يحكم منازعة التحكيم، تعد من النظام العام، فيقع باطلا كل إتفاقا يخالفهما أثناء إبرام العقد.

وحماية للشاحن (الطرف الضعيف) فإن البطلان يقتصر على الاتفاقات التي تتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر، خشية أن يستغل الناقل حاجة الشاحن الى النقل فيفرض عليه شروط باهظة.

[1] – في حين يعد صحيحا الاتفاق الذي يقوم به الأطراف بخصوص مكان الدعوى بعد نشؤ النزاع مهما خالف أحكام الفقرتين الأولى والثانية من المادة 21.

في الأخير، نذكر أن المادة 811 ت.ب والمقابلة للمادة 1/23 من إ.هامبورغ تردان جزاء البطلان على كل الشروط الخاصة بإعفاء الناقل من المسؤولية، فإنه لا يكون ثمة مبرر لحظر الشروط التي تزيد من حقوق الشاحن.

الفرع الثاني

جواز اتفاقات الإعفاء

تعتبر الشروط التي يكون موضوعها زيادة مسؤولية والتزامات الناقل البحري صحيحة، ومنتجة لآثارها، وتتمثل هذه الشروط سواءً الإجرائية منها أو الموضوعية فيما يلي:

أولا: الشروط الإجرائية:

نذكر على سبيل المثال الاتفاق على افتراض خطأ الناقل في حالة حدوث الضرر بسبب الحريق، بحيث ينتقل إليه عبء نفي المسؤولية، أو الاتفاق على إطالة مدة التقادم.

ثانيا: الشروط الموضوعية:

كأن يتفق الشاحن والناقل على أن يكون هذا الأخير مسؤولا عن هلاك أو تلف البضاعة أو تأخير وصولها حتى في حالة القوة القاهرة، وتعتبر بالتالي صورة من صور تشديد مسؤولية الناقل البحري، مما يؤدي إلى تحقيق حماية أفضل للشاحن، ولكي يعتد به أيضا يشترط أن يكون مدونا في وثيقة الشحن. (1)

---

[1] – **علي جمال الدين عوض**، القانون البحري، المرجع السابق، ص 301.

كما يعتبر شرط الاتفاق صحيحا إذا كان موضوعه يتعلق بزيادة سقف التعويض القانوني أو إلغاء هذا السقف، ليغطي التعويض كل الضرر، إذ يخضع ذلك لمبدأ " العقد شريعة المتعاقدين ".

كذلك مثلا، كما لو إشترط أن يضمن الناقل الأخطاء الملاحية، مع أنه معفى منها بمقتضى القانون والاتفاقية. [1] أو التنازل عن الإعفاء المقرر للناقل في حالة تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها.

[1] – **مصطفى كمال طه**، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 250.

الخاتمـــــــة:

تبين لنا من دراسة موضوع المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع الدور الفعال للنقل البحري، إذ يعد عصب التجارة البحرية، وبدونه لا تتحرك هذه التجارة بالشكل اللازم والمنتظم.

فالمنهج الاقتصادي الجديد للجزائر – القائم على الليبرالية – أثر هو كذلك على التجارة الخارجية ونشاط النقل البحري، الأمر الذي أدى إلى تعديل التقنين البحري بما يتماشى مع التحولات الاقتصادية الجديدة، دون أن يراعي مصلحة الشاحن في ذلك.

وقد أبرزنا الصعوبات التي تثيرها بعض القواعد والأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري في التطبيق من الناحية العملية، بسبب مبدأ السرعة في الأعمال التجارية الذي ترتب عنه سريان عادات وأعراف الموانئ على نشاطات الناقل البحري بدلاً من النصوص القانونية.

كما أبرزنا أيضا مدى تفوق اتفاقية هامبورغ على تشريعنا البحري تارة في الحماية القانونية للشاحنين من خلال مظاهر عديدة من قواعد موضوعية وإجرائية، وتارة أخرى تفوق التقنين البحري على اتفاقية هامبورغ في أساس المسؤولية المدنية للناقل البحري، وفي كيفية دفعها.

وبالتالي أحسنت الجزائر ما فعلت برفضها المصادقة للانضمام لاتفاقية هامبورغ، لكن لا يمنع ذلك من أن يتبنى المشرع الجزائري بعض قواعد الاتفاقية التي تخدم مصلحة الشاحن، حتى يستفيد الشاحن الوطني اتجاه الناقل الأجنبي بمزايا هذه الاتفاقية، إذ أصبح ذلك أمراً حتمياً نتيجة التطور التكنولوجي، وما كان مقبولا في الماضي عدّ مرفوضا حاليا، خاصة وأن أسلوب تبني المعاهدات الدولية ليس جديدا على التشريعات الداخلية، منها التشريع الوطني، هذا تفاديا لإزدواجية القواعد القانونية التي تطبق على النقل البحري للبضائع، ذلك أن معاهدة بروكسل لسندات الشحن وبروتوكولها المعدل لا يقدمان الحماية القانونية الكافية للشاحن في ظل الظروف الاقتصادية الجديدة.

لذا نتساءل، لماذا لا زال مشرعنا الوطني متأثراً بنظيره الفرنسي وباتفاقية بروكسل؟ معتقداً أن الأسطول البحري الجزائري منتشرا عبر قارات العالم، وله خطوط منتظمة تمتد إلى أستراليا وأمريكا وجنوب إفريقيا والهند، وينقل بضائع لشاحنين أجانب.

فهذا التصور يتطابق في حقيقة الأمر مع الأسطول البحري الفرنسي، الذي يمتد على مدى 25 خطا ملاحيا ومصالحها تقتضي وضع مثل هذه النصوص في قانونها الوطني لحماية رعاياها الناقلين، في حين ليس للجزائر شيئا من ذلك إطلاقا.

وما تجدر الإشارة إليه هو عمل لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي منذ عام 2000 على إعداد مشروع اتفاقية لتعوض اتفاقية هامبورغ التي لا تزال قواعدها تخدم مصالح الناقل البحري، خاصة في مجال المسؤولية المحدودة[1]، وعسى المشرع الجزائري أن يصادق عليها.

تم بحمد الله

[1] – **JEAN-CHARLES VINCENT,** op.cit., p 17.

قائمة المراجع

أولا: باللغة العربية:

I – الكتب:

01- **أحمد محمود حسني،** عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، د.ت.ن.

02- ـــــــــــــــــ، النقل الدولي البحري للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989.

03- **إيليا صفا،** أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، 1993.

04- **جلال وفاء محمدين،** المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1991.

05- **حمدي الغنيمي،** محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.

06- **سعيد يحي،** مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ) منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986.

07- **طلال الشواربي،** المعاملات والقانون للسفن التجارية، الطبعة الثانية، الشهابي للطباعة والنشر، بيروت، 1996.

08- **عادل علي المقدادي،** القانون البحري، مكتبة دار النشر والتوزيع والدار الدولية، عمان، 2002.

09- **عاطف محمد الفقي،** التحكيم في المنازعات البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997.

10- **عبد الحميد الشواربي،** قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1990.

11- **عدلي أمير خالد،** أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض وأحكام المحكمة الدستورية العليا، منشأة المعارف، الإسكندرية، د.ت.ن

12- **عزالدين الديناصوري وعبد الحميد الشواربي،** المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، الطبعة الخامسة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1996.

13- **علي البارودي وهاني دويدار،** القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، د.ت.ن.

14- **علي جمال الدين عوض،** القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.

15- ـــــــــــــــــــ، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996.

16- **علي حسن يونس،** العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978.

17- **كمال حمدي،** أشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1993.

18- ـــــــــــ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990، دارسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995.

19- ـــــــــــ، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.

20- **لطيف جبر كوماني،** القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996.

21- **محمد السيد الفقي،** القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.

22- **محمد بهجت قايد**، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إتفاقية هامبورغ، دارسة مقارنة مع اتفاقية بروكسل لسندات الشحن والقانون البحري رقم 08 لسنة 1990، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992.

23- **محمد زهدود**، القانون البحري الجزائري، دار الحداثة، بيروت، 1990.

24- **مجيد حميد العنبكي**، قانون النقل العراقي، المبادئ والأحكام، منشورات البحوث القانونية، بغداد، 1984.

25- **مصطفى كمال طه**، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995.

26- ـــــــــــــ، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996.

27- ـــــــــــــ، أساسيات القانون البحري، دارسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.

28- **هاني دويدار**، إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990، الدار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1996.

29- ـــــــــــــ، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.

30- **وهيب الأسبر**، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، 2006.

II – الرسائل والمذكرات الجامعية:

(أ)- الرسائل:

01- **عبد الرحمان ملزي**، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2006-2007.

02- **عمار معاشو**، الضمانات في العقود الاقتصادية الدولية في التجربة الجزائرية (في عقود المفتاح في اليد)، أطروحة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 1998.

(ب)- المذكرات:

01- **حياة شتوان**، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2005-.2006

02 - **ربيعة حملاوي**، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع التخطيط، معهد العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1998-.1999

03- **زهرة ناجي**، سند الشحن البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2000-.2001

04- **عبد الحميد صرقاق**، عقد الشحن والتفريغ في الميناء، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، .2001

05- **نصيرة بوحدى**، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، مذكرة الماجستير، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، .2002

III- المقالات:

1-**بوعلام خليل**، " حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، القوة القاهرة في القانون البحري ومعاهدة بروكسل لسنة 1924"، المجلة القضائية، العدد الأول، الجزائر، 2003.

2- **حسان بوعروج**، " مسؤولية الناقل البحري، المجلة القضائية"، عدد خاص، د.و.أ.ت، الجزائر، 1999.

3- **فاطمة مستيري**، "عقد النقل البحري في القانون البحري الجزائري "، المجلة القضائية، عدد خاص، د.و.أ.ت، الجزائر، 1999.

4- **هاشم رمضان الجزائري،** " متى يعتبر الناقل البحري قد تسلم البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع "، مجلة الحقوق، الطبعة الثانية، العدد الأول، مجلس النشر العلمي بجامعة الكويت، 1997.

5- **يوسف يعقوب صرخوة،** " الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة "، مجلة الحقوق، العددان الأول والثاني، القاهرة، مارس ويونيو 1992.

IV – النصوص القانونية:

(أ)- الاتفاقيات الدولية:

1- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، معاهدة بروكسل.

2- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ عام 1978، المسماة بقواعد هامبورغ.

(ب)- النصوص التشريعية:

1- أمر رقم 71-29، مؤرخ في 13 ماي 1971، يتضمن إحداث المكتب الوطني للموانئ، ج ر عدد 41، الصادرة تاريخ 1971./02/16

2- أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر1975، يتضمن القانون المدني، ج ر عدد 78، الصادرة بتاريخ 1975/08/30.(معدل ومتمم)

3- أمر رقم 75-59 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج ر عدد 101، الصادرة بتاريخ 1975/12/19.(معدل ومتمم).

4- أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29، الصادرة بتاريخ 1977/04/10، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98-05، المؤرخ في 1998/06/25، ج ر عدد 47، الصادرة بتاريخ 1998/06/27.

(ج)- النصوص التنظيمية:

01- مرسوم رقم 63-489 مؤرخ في 31 ديسمبر 1963، يتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج ر عدد 06، الصادرة بتاريخ 1964./01/17

02- مرسوم رقم 69-50 مؤرخ في 17 جوان 1969، يتضمن إحتكار النقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، ج ر عدد 53، الصادرة بتاريخ 1969./06/20

03- مرسوم رقم 82-286 مؤرخ في 14 أوت 1982، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في مدينة الجزائر، ج ر عدد 33، الصادرة بتاريخ 1982./08/17

04- مرسوم رقم 82-284 مؤرخ في 14 أوت 1982، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في سكيكدة، ج ر عدد 33، الصادرة بتاريخ 1982./08/17

05- مرسوم رقم 82-284 مؤرخ في 14 أوت 1982، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في بجاية، ج ر عدد 33، الصادرة بتاريخ 1982./08/17

06- مرسوم رقم 82-287 مؤرخ في 14 أوت 1982، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في مستغانم، ج ر عدد 33، الصادرة بتاريخ 1982./08/17

07- مرسوم تنفيذي رقم 2000-81 مؤرخ في 09 أفريل 2000، يتضمن تحديد شروط إستغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج ر عدد 21، الصادرة بتاريخ 2000.

08- مرسوم تنفيذي رقم 02-01 مؤرخ في 06 جانفي 2002، يتضمن تحديد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر عدد 01، الصادرة بتاريخ 2002./01/06

09- مرسوم تنفيذي رقم 08-363 مؤرخ في 08 نوفمبر 2008، يعدل المرسوم التنفيذي رقم 06-139، المؤرخ في 2006/04/15، المتضمن تحديد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج ر عدد 64، الصادرة بتاريخ 2008/11/17.

V – القرارات القضائية:

1- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1990/01/14، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 62163، المجلة القضائية، العدد الأول، الجزائر، 1991، ص 87.

2- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1990/02/24، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 64975، العدد الأول، الجزائر، 1991، ص 67.

3- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1990/07/15، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 61511، المجلة القضائية، العدد 02، الجزائر، 1992، ص 100.

4- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1990/11/04، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 71819، المجلة القضائية، العدد 03، الجزائر، 1992، ص 93.

5- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1990/12/30، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 72391، المجلة القضائية، العدد الأول، الجزائر، 1992، ص 87.

6- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1991/05/19، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 77660، المجلة القضائية، العدد 03، الجزائر، 1993.

7- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1991/06/02، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 73657، المجلة القضائية، العدد 02، الجزائر، 1993، ص 108.

8- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1993/10/25، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 111669، المجلة القضائية، العدد 01، الجزائر، 1994، ص 164.

9- قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 1994/01/17، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 112383، المجلة القضائية، العدد 03، الجزائر، 1994، ص 132.

10- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1994/02/07، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 114841، المجلة القضائية، العدد 02، الجزائر، 1994، ص 163.

11- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1995/03/14، ملف رقم 121148، المجلة القضائية، العدد الأول، الجزائر، 1995، ص 186.

12- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1995/04/11، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 119292، نشرة القضاة، العدد 49.

13- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1995/09/12، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 132510، المجلة القضائية، العدد 02، الجزائر، 1995، ص .132

14- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1996/06/24، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 153254، المجلة القضائية، العدد 02، الجزائر، 1997.

15- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1997/07/22، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 153230، المجلة القضائية، عدد خاص، الجزائر، 1999، ص 211.

16- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1997/07/22، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 153252، المجلة القضائية، عدد خاص، الجزائر، 1999، ص 230.

17- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1998/05/16، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 169663، المجلة القضائية، عدد خاص، الجزائر، 1999، ص 178.

18- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 1998/05/26، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 168786، المجلة القضائية، عدد خاص، الجزائر، 1998.

ثانيا: باللغة الفرنسية:

I- OUVRAGES:

1- AMAR ZAHI, Droit des transports, Tom I, OPU, Alger, 1991.
2- **ANTOINE VILLARD**, Droit maritime, PUF, Paris, 1997.
3- **GEORGE RIPERT**, Droit maritime, 02ème édition, Tom II, Librairie Arthur Rousseau, Paris, 1992.
4- **JACQUES PUTZEYS**, Droit des transports, Bruylant, Bruxelles, 1993.
5- **MARTIME REMOND GOUILLOUD**, Droit maritime, 02ème édition, A.Pedone, Paris, 1993.
6- **RENE RODIERE**, Droit maritime, 09ème édition, Précis Dalloz, Paris, 1982.
7- **RENE RODIERE et EMMANUEL DU PONTAVICE**, Droit maritime, 12ème édition, Dalloz, Paris, 1997.

II- THESE ET MEMOIRES :

A- THESE :

- **ABDENNOUR BOUTOUCHENT**, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et les transports maritimes, Thèse pour l’obtention du grade de docteur en droit international, Groupe des discipline droit public, université de Montpellier I, Faculté de droit et des sciences économiques, 1991.

B- MEMOIRES :

1- **ALEXIS LEMARIE**, La force majeure en droit du contrat de transport maritime de marchandises, Mémoire de DESS de droit maritime et des transports, Université PAUL CEZANNE de droit et des sciences politiques, D'Aix-Marseille, 2007.
2- **BAYE CISSE**, L'arrimage et le saisissage des marchandises transportées par mer,Mémoire de DESS de droit maritime et des transports, Université de droit, d'économie et des sciences, D'Aix-Marseille, 2002-2003.
3- **BEN AZIZA BOUKEFRIM**, La responsabilité du transporteur maritime de marchandise en droit Tunisien, Mémoire de DESS de droit maritime et des transports, Université de droit, d'économie et des sciences, D'Aix-Marseille III, 2001.
4- **DIDIER PICON**, L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises, Mémoire de MASTER II de droit maritime et des transports, Université de droit et des sciences politiques, D'Aix-Marseille III, 2005.
5- **GUILLAUME TARIN**, Les conflits de conventions internationales en droit du transport des marchandises par mer, Mémoire de DESS de droit et de science politique, Université PAUL CEZANNE de droit, d'économie et des sciences, D'Aix-Marseille , 1999-2000.
6- **INNOCENT FETZE KAMDEM**, La responsabilité du transporteur maritime de marchandises au niveau international,Mémoire pour l'obtention du grade de maître en droit(LLM),Faculté de droit, Université Laval, Québec, 1999.
7-**JEAN-CHARLES VINCENT,** Responsabilité et obligations du chargeur en contener, Mémoire de MASTER II de droit maritime et des transports, Université de droit, d'économie et des sciences, D'Aix-Marseille , 2006-2007.
8- **LEKHMISSI MAMERI**, La livraison de marchandises dans le contrat de transport maritime en droit Algérien et en droit Français, Mémoire de DESS de droit maritime et

des transports, Université de droit et des sciences politique, D'Aix-Marseille III, 2001.

9- **PIERRE-PAUL GACON,** Les transports internationaux de marchandises par mer non soumis aux règles de la HAYE-VISBY, Mémoire de DESS de droit maritime et des transports, Université de droit, d'économie et des sciences, D'Aix-Marseille III, 2004.

10-TARIN Guillaume, Les conflits de conventions internationales en droit du transport de marchandises par mer, Mémoire de DESS de sciences politiques, Université PAUL CEZANNE de droit et d'économie et des sciences, D'Aix-Marseille, 1999-2000.

III- ARTICLES :

1- **ALBERT BOYET**, Transports maritimes, transport de marchandises par mer, transport sous connaissement, Juris-Classeur de droit commercial, Editions du Juris-Classeur, Paris, 1970.

2- **ANTOINE VILLARD**, Transports maritimes, responsabilité du transporteur de marchandises, Juris-Classeur de responsabilité civile, Editions du Juris-Classeur ,Paris,1994.

3- **EMMANUEL DU PONTAVICE,** droit maritime, RTDCE, , N° 01, Janvier-Mars, Editions SIREY, Paris, 1990.

4- **PATRICIA CORDIER,** Commerce maritime, contrat de transport de marchandises, Connaissement maritime, Juris-Classeur de droit commercial, Editions du Juris-Classeur, Paris, 1993.

VI- PERIODIQUES ET ETUDES :

1- **MOHAMED CHAIB**, Opérations du commerce extérieur à l'export, cas du Port d'Alger, Périodique d'information du Port d'Alger, n°44,Alger, Janvier 2002.

2-**PORT D'Alger**, Périodique d'information du Port d'Alger, HORS SERIE, n° 03, Juin 2001.

3- RENE RODIERE, Transport maritime, Répertoire de droit commercial, Tome 05, Dalloz, Paris, 1992.

V- JURISPRUDENCES

1- Cour D'Oran, 07/02/1949, DMF 1950, p 125.
2- C.Cass, 06/03/1954, DMF 1954, p 316.
3- C.Cass, 14/10/1958, DMF 1959, p 28.
4- C.Cass, 05/11/1965, BT 1966, p 39.
5- C.Cass, 18/04/1959, DMF 1959, p 529.
6- C.App D'Aix – en- Provence, 09/05/1960, DMF 1961, p 67.
7- C.App de Paris, 27/05/1962, DMF 1962, p 222.
8- Trb.Com de Bruxelles, 06/05/1963, ETL 1963, p 721
9- C.App D'Aix - en – Provence, 22/10/1964, BT 1964, p 333.
10- C.Cass, 05/03/1964, RFDA 1964, p 33.
12- C.Cass, 04/02/1969, DMF 1969, p 601.
13-C.Cass, 02/07/1969, DMF 1970, p 70
14- C.cass, 21/12/1970, DMF 1971, p 273.
15- C.App de Paris, 21/05/1975, DMF, 1975, p 545.
16-Trb.Com de Marseille, 08/07/1977, DMF 1978, p 192.
17--Trb.Com de Marseille, 07/07/1978, DMF 1979, p 397.
18- C.App de Rouen, 20/06/1985, DMF 1986, p 69
19- C.cass, 20/12/1988, DMF1989, p 699
20-C.Cass, 26/02/1991, DMF 1991, p 358
21-C.App de VERSAILLE, 16/05/1991, SCAPEL 1991, p 49.
22- C.App D'Aix –en – Provence, 24/01/1992, DMF, 1992, p 203
23- C.Cass, 17/11/1992, BTL 1993, p 50.
24- C.App D'Aix – en- Provence, 24/11/1994, DMF 1996, p 96.
25-C.App de Paris, 08/03/1996, BTL 1996, p 369
26- C.App de Rouen,14/11/1996, DMF 1997, p 301.
27- C.App de Paris, 15/01/1997, DMF 1997, p 340.

29- C.App D'Aix – en- Provence, 20/10/1998, BT 1999, p 332.

30- Trb.Com de Marseille,18/12/1998, DMF 1999, p136.

31- C.Cass, 05/01/1999, BTL 1999, p 100.

32- C.App D'Aix – en- Provence, 29/06/2000, BTL 2000, p 603

33- C.Cass, 19/03/2002.

34- C.App de Rouen, 11/09/2003.

35- C.App de Versailles, 08/04/2004.

36- C.App de Rouen, 24/11/2005.

IV- SITES INTERNET :

1- **رشيدة مساوي**، عقود النقل والتأمين البحري، على موقع:

www.messaoui.jeeran.com/archive/2006/3/33590.

2- **DANIEL SANFORD**, La piraterie, un casse- tête juridique et opérationnel, www.meret marine.com.

3-www.imo.org.

فهرس الموضوعات

الفصل الثاني:

يعد موضوع المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع ذا أهمية بالغة، باعتبار أن معظم التبادلات التجارية الخارجية تتم عن طريق البحر، وكثيرا ما ينجم عنها نزاعات معقدة قد تضع القاضي في موقف صعب في إقرار الحلول بشأنها.

إن النظام القانوني للمسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، يختلف ني التقنين البحري الجزائري عن ما ورد في اتفاقية هامبورغ، خاصة فيما يتعلق بالطرف الواجب حمايته، سواءً من حيث أساس ونطاق المسؤولية من جهة، ومن حيث أثار المسؤولية وكيفية دفعها من جهة أخرى.

La responsabilité civile du transporteur maritime de marchandises est d’une importance majeure, vu que les échanges commerciaux colossaux se font par voie maritime, de ce fait ces transactions engendrent des conflits complexes qui mettent le juge dans l’embarras de prendre des décisions.

La nature juridique de la responsabilité civile du transporteur maritime de marchandises dans le cadres des textes de droit maritime algérien est différend de la convention de Hambourg, notamment la partie qui doit être protégée, tant en termes de fondement et de l’étendue de responsabilité d’une part et des effets de la responsabilité et modalités d’exonération d’autre part.